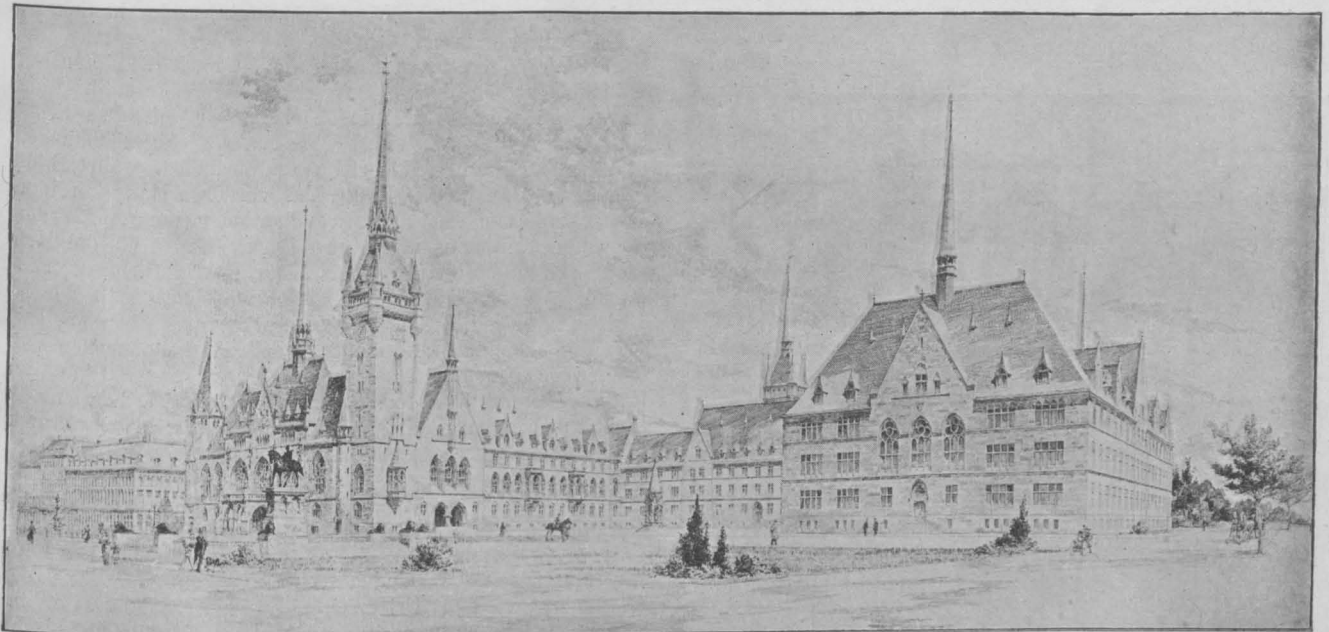


Berlin, den 1. Juli 1896.

Inhalt: Der Wettbewerb um Entwürfe für ein neues Rathhaus in Hannover (Schluss). — Vermischtes. — Todtenschau. — Preisbewerbungen. —

Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten. — Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.



Entwurf des Hrn. Rich. Schultze, Stadtmstr. in Berlin.

Der Wettbewerb um Entwürfe für ein neues Rathhaus in Hannover.

(Schluss.) Hierzu die Abbildg. auf S. 338.

In dem vorausgegangenen Berichte über den vorstehenden Wettbewerb ist auf S. 331 ein Schreibfehler insofern begangen, als der mit einem 3. Preise ausgezeichnete Entwurf „Vereint“ des Hrn. O. Schmidt in Chemnitz bezw. Dresden, der nach unseren Notizen einen sehr schönen und klaren Grundriss besitzt, als mit dem Kösser'schen Grundriss verwandt bezeichnet wurde; er besitzt thatsächlich Aehnlichkeit mit dem Stier'schen Grundriss; seine wesentlichste Abweichung von diesem Entwurfe besteht in der grundsätzlichen Vereinigung sämtlicher Diensträume unter einem Dache.

Ueber die Gestaltung des Aufbaues der mit Preisen ausgezeichneten Entwürfe geben die diesen Aufsätzen beigefügten Abbildungen so erschöpfende Auskunft, dass dieselbe einer besonderen Erwähnung nicht bedarf. Zu ergänzen wäre, dass nach unserer Empfindung der Aufbau des Kösser'schen Entwurfes nicht die hohe Stufe erreicht, auf welcher der hervorragende Grundriss steht. Den Aufbau des Schmidt'schen Entwurfes hoffen wir noch in einer Skizze darstellen zu können.

Von den auf der engeren Wahl gewesenen Entwürfen wurde des Entwurfs mit dem Kennwort „Auf deutscher Erde ein deutsches Haus“ bereits gedacht. Die Darstellung dieses Entwurfes ist keine solche, dass sie auch nur in der geringsten Weise darauf berechnet wäre, aufzufallen. Sie entbehrt im Gegentheil des grossen Striches, aller künstlerischen Mache und selbst der allmählich landläufig gewordenen zeichnerischen Geschicklichkeit. Die Darstellung ist eher ängstlich als sicher. Aber wie verschwinden alle diese Ausstellungen gegenüber dem überlegenen künstlerischen Inhalt, den der Entwurf darbietet. Wenn es in der ganzen Konkurrenz eine Arbeit giebt, die im innersten Herzen deutsch empfunden ist, wenn es eine Arbeit giebt, die alle Vorzüge des deutschen Künstlergemüthes zum Ausdruck bringt, so ist es dieser Entwurf, dessen Grundriss wir in keinem Falle dem schönen Stier'schen gleichstellen wollen — das verhindert schon die grundsätzlich verschiedenartige Anordnung — dessen deutscher Aufbau aber allen Entwürfen überlegen ist und der seinem Kennworte entspricht wie das Ei der Schale. Angesichts dieses und einiger anderer Entwürfe ist uns die Frage aufgestossen, ob nicht im Laufe der Entwicklung des Konkurrenzwesens der Grundriss eine zu prädominirende und entscheidende

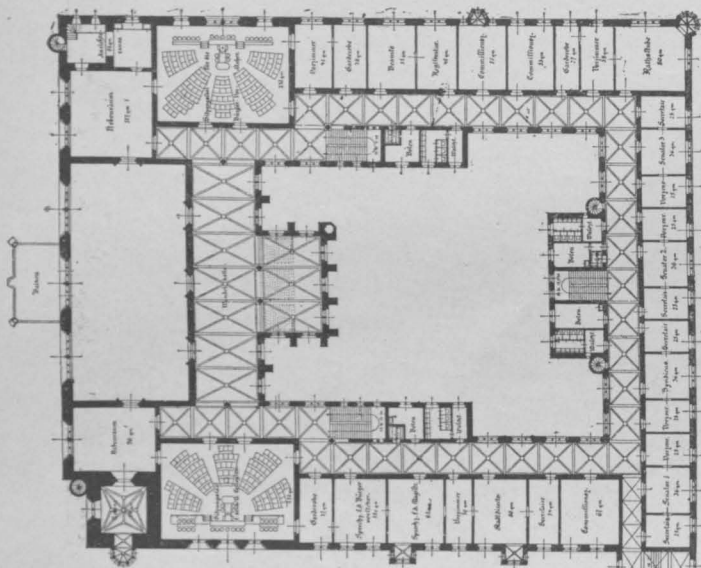
Rolle spielt und ob nicht bei Entscheidungen auch dem Aufbau ein gewisses Gewicht zuzufallen hätte. Wir geben zu, dass die Frage eine ausserordentlich schwierige ist und in jedem Falle einer besonderen Entscheidung bedürfen wird. Aber sie sei angeregt, um ihre Besprechung überhaupt anzuregen. Die Frage ist keine willkürlich gestellte; sie steht mit der zunehmenden künstlerischen Vertiefung unserer modernen Bauaufgaben einerseits, andererseits mit dem in immer häufigeren Fällen zutage tretenden Verlassen der strengen Symmetrie in ursächlichem Zusammenhang, und von diesem aus betrachtet ist sie wohl der Erwägung werth.

Ein Entwurf von grossen künstlerischen Vorzügen ist auch der mit dem Kennwort „hie gut deutsch“ des Hrn. Hermann Billing in Karlsruhe. Die Vertheilung der Räume ist die vom Stadtbauamte vorgeschlagene auf 2 Gebäude, wobei der entstehende Vorhof eine flachere Form erhalten hat. Die Sitzungssäle liegen an der Fassade gegen den Friedrichswall, die Festräume gegen die Masch. Ein stattliches Treppenhaus von monumentaler Gestaltung, dem eine besondere perspektivische Darstellung in flottem Vortrag gewidmet ist, vermittelt im Mittelpunkt der Anlage den Verkehr unter den Geschossen. Eine thurmartig erhöhte, vierseitige, leider konstruktiv unmögliche Zentralkuppel beherrscht das Hauptgebäude. Die Formensprache der gesamten Anlage ist die der romanischen Zeit Deutschlands. Die möglichst einheitliche Gestaltung der Baugruppe ist dadurch zu erreichen versucht worden, dass das Geschäftshaus im Stil des Hauptgebäudes gehalten ist und das Kestner-Museum seitlich und nach rückwärts eine sehr geschickt angeordnete Einkleidung erfahren hat. Das Kestner-Museum ist mit dem Hauptgebäude lediglich durch eine Bogenhalle, das Geschäftshaus aber mit demselben durch einen dreigeschossigen Verbindungsbau verbunden. Der Entwurf ist eine selbständige und eigenartige künstlerische Leistung von beachtenswerther Bedeutung.

Die gleichen Vorzüge künstlerischer Gestaltungskraft heben den Entwurf „Beatus ille“ des Hrn. Ludwig Engel in Berlin hervor. Es ist eine ausgezeichnete, feine Arbeit, nach dem Vorschlag des Stadtbauamtes angelegt, doch so, dass das vergrösserte Kestner-Museum im Stil unverändert blieb und durch eine schlichte Bogenhalle mit dem Hauptbau in Verbindung gesetzt wurde, das Geschäftshaus dagegen das Gepräge der fein empfundenen deutschen Re-

naissance erhalten hat, die den Hauptbau auszeichnet. Sämtliche Säle sind nach der Front gegen die Masch verlegt, die beiden Sitzungssäle an die beiden hinteren Ecken. Die Vorderfassade beherrscht ein stattlicher Thurm.

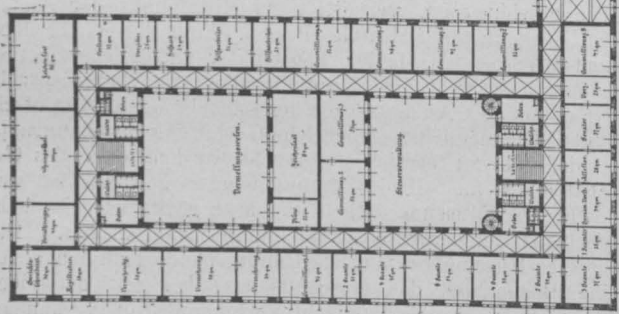
Eine gothisirende Renaissance von gleicher Feinheit besitzt der eindrucksvolle Entwurf mit dem Kennzeichen des Schlüssels im Dreipass der Hrn. Vollmer & Jassoy



Entwurf des Hrn. Rich. Schultze, Stadtbmstr. in Berlin.

in Berlin. Der Entwurf verzichtet auf die Anlage eines zweiten Gebäudes und erfüllt das gesamte Raumprogramm unter einem Dach. Die Säle liegen an der Front gegen den Friedrichswall, der trotzige Thurm gegen die Masch. Eine in einen grossen axialen Lichthof eingebaute Freitreppe verbindet Erd- und Hauptgeschoss mit einander. Für die Lage des Gebäudes sind mehre Varianten unter gleichzeitiger Angabe der erwünschten Strassendurchbrüche angenommen.

Der reizvoll und virtuos vorgetragene Entwurf „Frisch“ in spätgothischen Formen gehalten, verlegt die Sitzungssäle an die Masch und den Thurm an die Friedrichstrasse. Dem Raumbedürfniss ist durch 2 Gebäude genügt; das Nebengebäude ist im Stil vom Hauptgebäude gehalten, während das Kestner-Museum im gleichen Stil vergrössert ist. — Von den Entwürfen der engeren Wahl ist noch bemerkenswerth der Entwurf „1895“, welcher auf der durch das Stadtbauamt gegebenen Grundlage



aufbaut und die Fest- und Sitzungssäle in einer Flucht an der Friedrichstrasse zeigt. Mit den stattlichen Treppenhäusern stehen Ehrenhallen in Verbindung. Der Aufbau besitzt eine feine, maassvolle Architektur; der Thurm liegt in der Mitte des Hauptgebäudes, während der mit einem hohen Giebel geschmückte Mittelbau durch Flankierungsthürme armirt ist. Ein Dachreiter überragt den Giebel. Des überlieferten Rathhaus-Charakters entbehrend,

jedoch nach dem Maassstabe der künstlerischen Qualität gemessen, einer der hervorragenden Entwürfe der Konkurrenz ist der zu einem ausgesprochenen, üppigen Barock hinneigende Entwurf mit dem Kennwort „in letzter Stunde.“ Dem Entwurf „Erst wäge, dann wage“ ist die Auszeichnung der engeren Wahl hauptsächlich durch die gute Grundrisslösung zutheil geworden. Bemerkenswerthe Entwürfe der engeren Wahl sind, soweit noch nicht genannt, endlich der mit dem Kennwort „Gefällt's, erstellt's“ des Hrn. Prof. K. Henrici in Aachen, der mit dem Kennzeichen des rothen Kreises, eine Anlage mit 2 Thürmen, zwischen welchen sich der Festsaal befindet, während die Sitzungssäle an beiden Enden des vorderen Hauptkorridors liegen, und der Entwurf „Providentiae memor“. Zu dem Entwürfe „Majorum artem prosequor“ sind noch die Hrn. Heubach und Schlieben als Mitarbeiter zu nennen. Eine starke „Anlehnung“ an das Pariser Stadthaus zeigt der im übrigen mit Fertigkeit vorgetragene Entwurf „Forum urbis“.

Von den nicht auf die engere Wahl gekommenen Entwürfen verdienen genannt zu werden in erster Linie der Entwurf „Platz vor dem Rathhaus“ der Hrn. Lorenz & Schuappmeyer in Hannover, nicht sowohl wegen der eingestandenermaassen in ihren Grundzügen vergriffenen Grundrisslösung, als wegen der sehr schönen und eigenartigen Architektur des Aufbaues, die in vorzüglicher Darstellung zur Anschauung gebracht ist und von welcher unsere Abbildg. S. 329 eine Vorstellung giebt. Die Lage des alle Räume fassenden Baues ist auf der Axe des Winkels zwischen Friedrich- und Maschrandstrasse angenommen. Ferner noch zu nennende Entwürfe sind die mit den Kennworten: „Für Rath und Bürgerschaft“ und „Gut Deutsch“ (Verf. Otto Lüer in Hannover), „Donato Lazzari“, mit Anklängen an den Hamburger Rathhausentwurf des Jahres 1876 von Mylius & Bluntschli, „Rede“, in welchem der Festsaal an der Masch, die beiden Sitzungssäle dagegen am Friedrichswall liegen und durch den Thurm getrennt sind und der Entwurf „hal' over“.

Das wäre in grossen Zügen der Wettbewerb um das Rathhaus in Hannover. Er hat eine stattliche Anzahl hervorragendster und zum grossen Theil über dem Mittelwerth stehender Arbeiten zusammengeführt und es kann als ein günstiges Zeichen betrachtet werden, dass die künstlerisch durchaus unzulänglichen Arbeiten sich in nur verschwindend geringer Zahl vorfinden. Ein ungewöhnliches Aufgebot von Arbeit ist verlangt und geleistet, viele Hoffnungen sind geweckt und viele zerstört worden. Und wenn trotz aller immer wiederkehrenden Enttäuschungen mit solcher Liebe und Hingabe an Entwürfen architektonischer Wettbewerbe gearbeitet wird, wie bei dem inrede stehende Wettbewerb, so darf mit Lebhaftigkeit anerkannt werden, dass sie nicht so leicht zum Erlöschen zu bringen ist, die flammende ideale Begeisterung für unsere schöne Baukunst. Und das ist vielleicht das beste Theil der segensreichen Einrichtung der architektonischen Wettbewerbe, dass sie diese Begeisterung wach und regsam hält. Der Wettbewerb um Entwürfe für das Rathhaus in Hannover ist ein sprechendes Beispiel hierfür.

Wie sich nun der weitere Verlauf der Angelegenheit gestalten wird, hängt zunächst noch von den Beschlüssen der städtischen Behörden ab. Soviel kann einstweilen mitgeteilt werden, dass ein engerer Wettbewerb geplant ist, zu dem einzelne der mit Preisen ausgezeichneten Bewerber sowie einige andere Architekten eingeladen werden sollen. Dem neuen, engeren Wettbewerb soll, wie man hört, der Stier'sche Grundriss als Basis dienen. Zu den Grundzügen des Wettbewerbes hat das Preisgericht Stellung genommen. Wir ziehen indess vor, darüber erst dann zu berichten, wenn das Protokoll der Jury in unseren Händen sein wird. Vielleicht ist bis dahin auch der weitere Verlauf der Angelegenheit der Entscheidung entgegengereift.

Zum Schluss drängt es den Unterzeichneten, auch an dieser Stelle Hrn. Stadtbauinsp. P. Rowald in Hannover für die liebenswürdige Unterstützung bei der Berichterstattung über den Wettbewerb den verbindlichsten Dank auszusprechen.

Albert Hofmann.

Vermischtes

Der neue Künstlerbund in Karlsruhe. Vor kurzem hat sich in Karlsruhe eine neue Künstler-Vereinigung, der „Künstlerbund“, gebildet, der wie es heisst, bereits 47 Mitglieder zählt. Diese Bildung kommt nicht überraschend für den, der die Entwicklung der geselligen Beziehungen unter den Künstlern in Karlsruhe in den letzten Jahren verfolgt hat. Was aber überraschend ist, das sind die Statuten. Wir halten die scharfen Bestimmungen, welche die Aufnahme einer breiten Mittelmässigkeit in den Verein verhindern sollen, nicht nur für gerechtfertigt, sondern bei der heutigen „Popularisation“ der bildenden Künste sogar für nothwendig. Ausserordentlich befremden aber muss die Statutenbestimmung, dass Architekten nur ausserordentliche Mitglieder werden können. Wir enthalten uns vorläufig jeder weiteren Bemerkung in dieser Angelegenheit, weil wir den Karlsruher Fachgenossen, welchen wir vertrauen, dass sie ihre Rechte mit aller Energie zu wahren wissen werden, nicht vorgreifen wollen. Dass aber gegenüber einer solchen Beurtheilung der Baukunst eine nachdrückliche Stellungnahme dringend geboten ist, erscheint uns nicht zweifelhaft.

Stadtbouräthe als Magistrats-Mitglieder. In die Reihe der stimmberechtigten Magistrats-Mitglieder ist nunmehr für die Stadt Frankfurt a. M. auch der dortige Stadtbourath Behnke, dem das Gebiet des Hochbauwesens unterstellt ist, eingetreten. Die mit 31 Stimmen vollzogene Wahl des bereits seit 1879 der städtischen Bauverwaltung angehörenden Technikers ist eine Folge des veränderten Statuts der Stadt Frankfurt, über welches wir schon auf S. 171 berichten konnten.

Die Kosten der Wiederherstellung der kgl. Residenz in Würzburg sind bei Annahme eines eisernen Dachstuhls auf 320 000 M., bei Annahme eines solchen aus Holz auf etwa 310 000 M. berechnet. Als Brandentschädigung stehen diesen Kosten 60 000 M. gegenüber, sodass 250–260 000 M. neu zu beschaffen sind.

Todtenschau.

John Hardy †. Vor wenigen Tagen ist in Grinzing bei Wien im Alter von 77 Jahren der 1819 in Newcastle geborene John Hardy, der Erfinder der Vacuumbremse gestorben. Wenn die inrede stehende Bremse, die bei der Berliner Stadtbahn und auf den österreichischen Eisenbahnen eingeführt ist, den Doppelnamen Smith-Hardy-Bremse trägt, so kommt dies daher, dass Hardy seine neue Konstruktion auf der Grundlage der Smith'schen Bremse ausführte, die auf der österreichischen Südbahn in probeweiser Verwendung stand und welche Hardy als Leiter der Werkstätten der Südbahn-Gesellschaft, in welche Stellung er bereits 1860 eintrat, kennen lernte. Die Erprobung der Smith-Bremse fand im Jahre 1877 statt, ergab aber so viel Mängel, dass sich Hardy mit der Erfindung zu befassen beschloss und auch thatsächlich zu einem glücklichen Ergebniss gelangte. — Hardy erhielt seine erste Ausbildung auf einer maschinen-technischen Schule seiner Vaterstadt und arbeitete einige Zeit unter dem Erfinder der Lokomotive Stephenson. Mit 21 Jahren ging er nach Frankreich, wurde Werkmeister in der Werkstätte eines der Gesellschaft der österreichischen Südbahn gehörenden französischen Bahnunternehmens und übersiedelte später nach Wien, wo er auf Veranlassung des General-Direktors de Laperrière in der Südbahn-Werkstätte die Stellung einnahm, die er bis zu seiner Zuruhesetzung bekleidete. Ein Schlaganfall war die mittelbare Folge seines Todes.

Preisbewerbungen.

Zu dem Wettbewerbe um das Rathhaus in Duisburg. Im Anschluss an den Artikel über diesen Wettbewerb in No. 40 der Dtsch. Bztg. fühlen wir uns verpflichtet noch folgende Mittheilungen zu machen.

Aus dem Protokoll des Preisgerichts ging nicht hervor, dass die Preisrichter während ihrer Amtsthätigkeit das Öffnen der zum Ankauf empfohlenen Entwürfe beschlossen hätten. Deshalb, und weil ausserdem der Mittheilung des Hrn. Oberbürgermeisters zu D., „dass dieses Öffnen von der Jury als allgemein üblich bezeichnet worden sei“ eine uns mündlich zugegangene Erklärung des Hrn. Brth. Stübgen-Köln gegenüberstand, dass während seines Beiseins ein solcher Beschluss nicht gefasst worden wäre, richteten wir am 16. Mai d. J. folgende Anfragen an das Oberbürgermeister-Amt zu D. und an die betheiligten Preisrichter:

„Aus dem uns vorliegenden Protokoll über den Entscheid der Jury Wettbewerb Duisburg ist zu entnehmen, dass von dem Preis-Kollegium in seiner Thätigkeit als solchem das Öffnen der Kouverts der zum Ankauf empfohlenen Entwürfe nicht beschlossen worden ist. Unterzeichnete richten deshalb an das Oberbürgermeister-Amt als Ausschreiber des beregten Wettbewerbes folgende Frage:

— Hat das Preisrichter-Kollegium während seiner Amtsthätig-

keit das Öffnen der betreffenden Kouverts doch beschlossen, oder aber ist dies nachträglich und auf wessen Veranlassung geschehen?

Wir bitten um gefällige Beantwortung dieser Frage, da wir, durch obige Handlungsweise in unseren Interessen benachtheiligt, gewillt sind, die Sache weiter zu verfolgen“.

Auf diese berechtigten, rein sachlichen Anfragen erhielten wir von Hrn. Oberbaurath Schaefer-Karlsruhe am 20. Mai folgende Antwort:

„Auf Ihr geehrtes Schreiben nebst Anlage erwidere ich ergebenst, dass ich den Ton, in dem Sie an den Herrn Oberbürgermeister von Duisburg geschrieben haben und Ihre Art, die Wahrhaftigkeit dieses Herrn anzuzweifeln, höchst unpassend finde.“

Des weiteren ist endlich am 15. Juni d. J. folgende Rückäusserung des Oberbürgermeister-Amtes zu D. eingegangen:

„Auf die gefällige Anfrage vom 26. Mai cr. erwidere ich Ihnen, nachdem ich mich mit den Hrn. Preisrichtern in Verbindung gesetzt habe, ergebenst Folgendes:

Das Öffnen der Umschläge zu den Arbeiten, welche zum Ankauf empfohlen wurden, erfolgte durch mich, nachdem die Herren Oberbaurath Schaefer und Professor Thiersch dies als allgemein üblich bezeichnet hatten. Es geschah dies nicht nachträglich, sondern noch in Ausübung der Thätigkeit des Preisrichter-Kollegiums.

Für dieses Verfahren wurde noch geltend gemacht, dass einmal die Empfehlung zum Ankauf die Bedeutung einer ehrenvollen Anerkennung für die betreffenden Verfasser habe, und zum andern, dass die städtische Verwaltung für den Fall des beabsichtigten Ankaufs wissen müsse, an welche Verfasser sie sich zu wenden habe.

Wie Sie durch diese von selbst gegebene Handlungsweise des Preisgerichts in Ihren Interessen benachtheiligt sein sollen, ist den Herren Preisrichtern und mir nicht recht verständlich.

Zum Schlusse erlaube ich mir auf die letzten Konkurrenzen in Berlin (Westerland a. Sylt, Deutsche Bauzeitung No. 38 und 39 vom 9. und 13. Mai d. J.) zu verweisen, ohne auf frühere Konkurrenzen zurückgreifen zu wollen.“

Wir versuchten, um für die Folge ähnliche Ungehörigkeiten vorzubeugen, eine rechtliche Entscheidung herbeizuführen, leider war dies jedoch mangels gesetzlicher Bestimmungen über das Verfahren bei öffentlichen Wettbewerben nicht möglich. Es blieb uns also nur übrig den Weg der Veröffentlichung zu beschreiten und das bei diesem Wettbewerbe eingeschlagene Verfahren dem Urtheile der Fachgenossen zu übergeben. Es sei nur hervorgehoben, dass es ein Irrthum ist, wenn der Hr. Oberbürgermeister von Duisburg sich in seinem letzten Schreiben zur Begründung seiner Darlegungen auf den jüngst entschiedenen Wettbewerb in Westerland a. Sylt beruft, der gerade durch seinen korrekten Verlauf den Duisburger Preisrichtern als Richtschnur hätte dienen können.

A. Balke-Berlin. Welz-Berlin. L. Engel-Berlin.
Prévôt-Kassel. Fr. Schaefer-Mühlhausen i. Thür.
Meissner-Frankfurt a. M.

Zu einem engeren Wettbewerb um Entwürfe für die architektonische Ausschmückung einer neuen Rheinbrücke bei Düsseldorf, der von der Rheinischen Bahngesellschaft in Düsseldorf, die sich die Erbauung einer neuen Rheinbrücke zum Ziel gesetzt hat, ausgeschrieben war, sind 7 Entwürfe eingelaufen. Das Preisgericht hat keinen der Entwürfe als zur Ausführung geeignet erklärt, weshalb ein neuer Wettbewerb in Aussicht genommen ist.

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für den Bau einer niederösterreichischen Landes-Siechenanstalt in Mauer-Oehling bei Amstetten (Niederösterreich), die aus Anlass des bevorstehenden 50-jährigen Regierungs-Jubiläums des Kaisers Franz Joseph I. errichtet werden soll, erlässt der niederösterreichische Landesausschuss mit Termin zum 15. Oktober d. J. Der Wettbewerb ist ein allgemeiner und verheisst 3 Preise von 5000, 3000 und 2000 Kronen. Preisrichter sind als Baufachleute die Hrn. k. k. Ob.-Brth. Ed. Kaiser, Arch. Ferd. Dehm, k. k. Hofrth. Prof. Fr. Ritter v. Gruber, k. k. Ob.-Brth. Fr. Berger, k. k. Brth. Otto Hofer und k. k. Brth. Fr. Roth, sämmtlich in Wien. Bedingungen und Unterlagen durch das niederöstr. Landesbaumamt in Wien I, Herrengasse 13. Nach dem Spruche des Preisgerichts erfolgt eine öffentliche Ausstellung der Entwürfe. Nach Durchsicht des Programmes werden wir über dasselbe weiter berichten.

Ein Preisausschreiben um Entwürfs-Skizzen für ein neues Landeshaus der Provinz Westfalen in Münster wird von dem zuständigen Landeshauptmann mit Termin zum 31. Dez. d. J., Mittags 12 Uhr erlassen. Der Wettbewerb ist auf deutsche Architekten beschränkt. Zur Vertheilung gelangen ein erster Preis von 5000, ein zweiter von 3000 und zwei dritte von 1500 M. Der Ankauf weiterer Pläne für je 750 M. ist vorbehalten. Das Richteramt üben als Sachverständige aus die Hrn. Geh. Ob.-Reg.-Rath Persius, Geh. Reg.-Rath Prof. Ende, beide in Berlin, Geh. Brth. Lengeling und

Prov.-Bauinsp. Zimmermann, letzte beide in Münster. Bedingungen und Unterlagen werden durch den Landeshauptmann, Geh. Ob.-Reg.-Rath Overweg in Münster versendet. Auch auf diesen Wettbewerb kommen wir nach Einsicht des Programms zurück.

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Der Geh. Reg.-Rath Hering zu Strassburg i. Els., Mitgl. der Gen.-Dir. der Eisenb. in Elsass-Lothr., ist zum Ob.-Reg.-Rath; der Eisenb.-Betr.-Dir. Dietrich das. zum Reg.-Rath und Mitgl. der Gen.-Dir. ernannt.

Dem Ob.- u. Geh. Reg.-Rath Hering ist die Stelle des Vorst. der I. Abth. in der Gen.-Dir. der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg verliehen.

Der Garn.-Bauinsp. Brth. Werner in Oldenburg u. der Garn.-Bauinsp. Bolte in Küstrin treten z. 1. Okt. d. J. in den Ruhestand.

Baden. Die Brthe. Stuber in Offenburg und Fieser in Mannheim sind zu Ob.-Brthn.; der Wasserbauinsp. Caroli in Freiburg unt. Verleihung des Tit. Brth. zum Kollegial-Mitgl. bei der Ob.-Dir. des Wasser- u. Strassenbaues und der Zentral-Inspr., Ob.-Ing. Becker zum Vorst. der Rheinbau-Inspr. Karlsruhe ernannt.

Die Wahl des Hofrath Prof. Dr. Bunte z. Rektor der techn. Hochschule in Karlsruhe für d. Studienjahr 1896/97 ist bestätigt worden.

Bayern. Auf die bei dem kgl. Landbauamte Landshut erled. Bauamtmanntstelle ist der Reg.- u. Kreisbauassessor Jnama von Sternegg in Landshut versetzt; auf die Reg.- u. Kreisbauassessor-Stelle für das Landbch. bei d. Reg., K. d. I., von Niederbayern der Bauamts-Assessor Grünwald in München befördert; auf die Assessorstelle bei dem Landbauamte München der Bauamts-Assessor Ad. Schulze in Augsburg versetzt und auf die Stelle eines Assessors bei dem Landbauamte Augsburg der zeitweilig in Ruhestand befindl. Bauamts-Assessor Bruch, z. Zt. in Würzburg, berufen.

Preussen. Den Kr.-Bauinsp., Brthn. Petersen in Landsberg a. W., v. Rutkowski in Königsberg N.-M. und Caspary in Langenschwalbach, sowie den Landesbauinsp. Brthn. Fischer in Wiesbaden und Wagner in Idstein ist aus Anlass ihres Uebertritts in den Ruhestand, ersteren beiden der kgl. Kronen-Orden III. Kl. und letzteren dreien der Rothe Adler-Orden IV. Kl.,

sowie dem Kr.-Bauinsp. Brth. Bötzel in Erfurt der kgl. Kronen-III. Kl. verliehen.

Der im Verwaltgs.-Bereiche der kgl. Minist.-Bau-Komm. in Berlin angestellte Bauinsp. Diestel ist dieser Behörde als Hilfsarb. mit der Amtsbezeichnung Landbauinsp. überwiesen.

Der Reg.-Bfhr. Otto Schulze aus Wriezen a. O. ist z. Reg.-Bmstr. (Ing.-Bfch.) ernannt.

Den kgl. Reg.-Bmstrn. Hannemann in Danzig, Sauer in Blankenburg und Amerlan in Bernkastel ist die nachges. Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt.

Der kgl. Reg.-Bfhr. Harres in Berlin ist gestorben.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Stadtbmstr. K. in K. Das Fluchtliniengesetz von 1875 giebt den Gemeindebehörden nur das Recht, Strassen und „öffentliche“ Plätze vorzusehen bzw. festzusetzen; es verbietet aber nicht, den einen oder anderen Platz oder Theile desselben später für einen besonderen Zweck zu benutzen oder auch ganz aufzugeben. Selbstverständlich muss in solchen Fällen eine der veränderten Nutzung des Platzes entsprechende neue Fluchtlinien-Festsetzung stattfinden, gegen welche der Ortspolizei-Behörde sowie den Anliegern, gerade wie bei der erstmaligen Festsetzung, Einspruchsrecht zusteht, über welches u. Umst. ein Verwaltungsstreit-Verfahren endgiltig entscheiden wird. Die Erreichung des Zweckes, den Sie im Auge haben, ist daher allerdings möglich, doch keine Garantie dafür geboten, dass derselbe in einem besonderen Falle wirklich erreicht wird; die Wahrscheinlichkeit liegt vielmehr auf der Seite des Misslingens.

Hrn. Rths.-Mrmstr. H. S. in Br. Wenden Sie sich an die Firmen im Anzeigenthail unseres Blattes, welche sich mit der Herstellung von Stuckmarmor, Stuccolustro usw. beschäftigen.

Fragebeantwortungen aus dem Leserkreise.

Zu der Anfrage an den Leserkreis betr. Anlage von Scheibenständen usw. in No. 46. Von mir werden seit vielen Jahren jegliche Arten von Scheibenständen nebst den dazu gehörigen Gleisanlagen, Scheibenwagen und sonstigen Geräthen für den Militärfiskus ausgeführt.

V. Perrin, Bmstr. in Spandau, Linden-Ufer 20.
Ich baue bereits seit 1884 Jagdstand-Einrichtungen zum Schiessen auf laufende Wildfiguren und Hasenscheiben als Spezialität.

Schlossermstr. C. A. Nagel in Leipzig,
Windmühlenstr. 20.

Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

XII. Wanderversammlung 1896 in Berlin.

(Ortsausschuss.)

Die Verbandsmitglieder

werden unter Bezugnahme auf das mitgetheilte Programm gebeten,

bis spätestens den 25. August d. J.

ihre Anmeldung veranlassen zu wollen:

- 1) Zur Theilnahme an der Wanderversammlung,
- 2) zum Ausfluge nach Stendal-Tangermünde oder
- 3) zum Ausfluge nach Danzig-Marienburg

und zwar unter der Adresse:

Ortsausschuss Berlin, z. H. des Herrn Sekretair Michaels

Berlin W.⁴¹

Architektenverein Wilhelmstrasse 92/93.

Die Theilnehmerkarten werden am Sonntag, d. 30. und Montag d. 31. Aug. von 8 Uhr M. bis 6 Uhr Ab. in dem Anmelde- und Auskunftsbureau — Wilhelmstr. 92/93 — ausgegeben. Dasselbst werden auch die Anmeldungen zu den Tischplätzen beim Festessen am 2. Sept. entgegengenommen.

Die Theilnahme an der diesjährigen Wanderversammlung wird voraussichtlich eine sehr grosse sein, und nur durch rechtzeitige Anmeldungen wird der Ausschuss in den Stand gesetzt, die in Aussicht genommenen Veranstaltungen in genügender Weise vorzubereiten. Es kann daher denjenigen Mitgliedern, welche sich nach dem 25. Aug. melden, keine Gewähr dafür geboten werden, dass sie bei den beabsichtigten Ausflügen und bei dem Festessen angemessene Plätze erhalten.

Die Einführung von Gästen ist nicht gestattet, ebenso muss wegen der räumlichen Verhältnisse des zur Verfügung stehenden Festsalles die Betheiligung am Festessen auf Herren beschränkt werden.

Der Preis der Theilnehmerkarte ist auf 16,00 M. festgestellt, es werden aber auch Damenkarten zum Preise von 12,00 M. ausgegeben.

Ferner gestattet sich der Ortsausschuss darauf hinzuweisen, dass auf seine Veranlassung die Firma Carl Stangen (W. Mohrenstr. 10) sich bereit erklärt hat, Wohnungen, und zwar meistens in der Nähe der Stadtbahn gelegen, gegen Einsendung (an die Firma) von 2,50 M. pro Bett und Nacht, einschl. Morgenkaffee, ausschl. Trinkgeld, zu besorgen. Herr Stangen wünscht, wenn möglich, 2 Betten in einem Zimmer zu vereinigen. Die Anmeldung sammt Einsendung des Betrages muss bis spätestens d. 22. Aug. erfolgen. Die Wohnungsnachweise werden nach Empfang des Betrages den Bestellern sofort zugesandt. Etwaige besondere Wünsche wird die Firma, wenn irgend möglich, erfüllen.

Der Ortsausschuss:

H. v. d. Hude, Vorsitzender.

Berlin, den 4. Juli 1896.

Inhalt: Die Frage des Leipziger Rathhausbaues. — Neuere Stadt- und Vorortbahnen in London, Liverpool und Glasgow (Fortsetzung). — Zur Stellung

der höheren städtischen Baubeamten. — Vermischtes. — Personal-Nachrichten. Brief- und Fragekasten. — Offene Stellen.



Das alte Rathaus in Leipzig.

Die Frage des Leipziger Rathhausbaues.

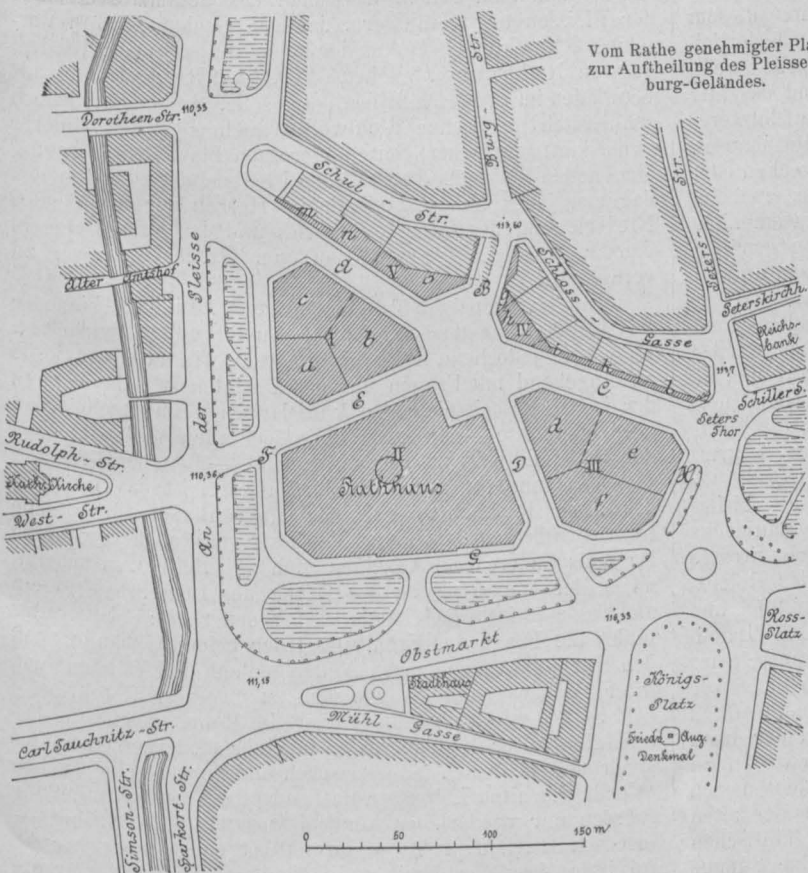


ährend die deutsche Architektenschaft theilnehmend mit dem Schicksale der Bremer Rathhaushalle sich beschäftigt und dafür eintritt, dass die derselben zugedachte „Verschönerung“ nicht etwa auf eine Beeinträchtigung des so reizvollen und

neue machen die Bestrebungen sich breit, welche im Interesse der modernen grosstädtischen Entwicklung des Ortes leichten Herzens die Beseitigung seines ehrwürdigen Rathhauses fordern — also die völlige Vernichtung desjenigen Baudenkmals, dem es in erster Linie zu danken ist, wenn der Erscheinung der ganzen Stadt wenigstens ein Hauch ihres alten geschichtlichen Gepräges erhalten worden ist. — Wir sind diesen Bestrebungen seit Jahren aus vollster Ueberzeugung entgegen getreten und wir würden uns einer groben Pflicht-Vernachlässigung für schuldig halten, wenn wir dies nicht auch bei dem neuesten, augenblicklich vorliegenden Anlass thäten.

Ueber die Vorgeschichte der Frage können wir mit Rücksicht auf unsere früheren Ausführungen (Jhrg. 83 No. 28 und Jhrg. 90 No. 13, 28 und 49), die der Mehrzahl der Leser noch im Gedächtniss sein dürften, wohl in Kürze hinweggehen. Wir erinnern lediglich daran, dass die Leipziger Stadtverordneten-Versammlung sowohl dem i. J. 1883 vorgelegten Plane des Rathes, wonach — unter Niederlegung des alten Rathhauses — auf dem zwischen Markt und Reichsstr. einerseits, Grimmaischer Str. und Salzgässchen andererseits gelegenen Gelände ein völlig neues Rathhaus errichtet werden sollte, ihre Zustimmung versagt hat, wie auch einer zweiten i. J. 1890 gemachten Rathsvorlage, nach welcher der Neubau auf den Baublock zwischen Naschmarkt und Reichsstr. beschränkt und mit den entsprechend auszubauenden, im Aeusseren angemessen herzustellenden Gebäuden der alten Börse und des alten Rathhauses in unmittelbare Verbindung gebracht werden sollte.

Bei dieser Sachlage erschien es als das Nächstliegende, die Errichtung eines Neubaus an anderer Stelle ins Auge zu fassen — ein Plan, für den auch schon die Erwägung sprechen musste, dass es für den Handelsverkehr Leipzigs nicht wünschenswerth sei, ein so grosses und günstig



Vom Rathe genehmigter Plan zur Auftheilung des Pleissenburg-Geländes.

eigenartigen geschichtlichen Gepräges hinauslaufe, das dieser Raum trotz aller ihm angethanen Unbilden bis heute sich bewahrt hat, sinnt man in Leipzig auf Schlimmeres. Auf

gelegenes Gelände, wie jenes bisher für den Bau in Aussicht genomme, seinen Zwecken zu entziehen. Als daher vor einigen Jahren der Stadt die Möglichkeit geboten wurde, das Gelände der alten Pleissenburg zu erwerben, wurde dieser Kauf nicht allein vollzogen, um demnächst einige wichtige neue Strassen-Verbindungen durchführen zu können, sondern auch mit der ausgesprochenen Absicht, hier möglicherweise eine geeignete Baustelle für den Rathhaus-Neubau zu gewinnen. Die Beschaffung einer solchen Stelle bildete den wichtigsten Punkt in dem Programm des Wettbewerbes um den Plan einer Auftheilung des Pleissenburg-Geländes, der im vorigen Jahre unter den Architekten Leipzigs ausgeschrieben wurde und aus welchem der in No. 100 Jahrg. 95 u. Bl. mitgetheilte Ehmig'sche Entwurf siegreich hervorging.

In einer am 21. Mai d. J. bei der Stadtverordneten-Versammlung eingegangenen Vorlage ist der Rath nunmehr mit bestimmten Vorschlägen zur Verwerthung jenes am 1. April 1897 der Stadt zu übergebenden Geländes hervorgetreten, die zugleich solche für die Lösung der Rathhaus-Baufrage einschliessen.

An dem Ehmig'schen Plane, der in künstlerischen Kreisen so grossen Beifall gefunden hatte, ist allerdings nicht festgehalten worden; das städtische Bauamt hat vielmehr einen neuen, umstehend mitgetheilten Entwurf aufgestellt, nach welchem glattere Verkehrs-Verbindungen und eine vortheilhaftere Verwerthung der zum Verkaufe zu stellenden Bauplätze erzielt werden. Der Verkaufswert der letzteren wird nach mässigen Sätzen zu 5 777 760 *M* berechnet, was nach Abzug des an den Staatsfiskus zu zahlenden Preises, der Kosten für Strassenanlagen und der Zwischenzinsen der Stadt einen Ueberschuss von 885 000 *M* einbringen würde. Der Werth des in Aussicht genommenen Rathhaus-Bauplatzes, dessen Form bei Aufstellung des Bauentwurfs natürlich noch kleine Aenderungen erfahren dürfte und in welchem der alte Thurm der Pleissenburg nunmehr eine zentrale Stellung einnimmt, ist dabei auf 2 020 725 *M* (8981^{qm} zu 250 *M*) angenommen worden.

Dem Gedanken an sich, das neue Rathhaus auf dem Grunde der Pleissenburg aufzuführen, redet der Rath warm das Wort — nicht nur, weil die Stelle zu den übrigen Verwaltungsgebäuden der Stadt erheblich günstiger liegt, als das alte Rathhaus, sondern auch weil der hinter diesem liegende Baublock nach Durchführung der für erforderlich erachteten Strassenverbreiterungen zu klein wäre, selbst wenn zu demselben der Naschmarkt, die alte Börse und das alte Rathhaus gezogen würden. Er bemerkt inbezug auf letzteres jedoch: „Die Erhaltung des alten, ehrwürdigen Rathhauses, für welches eine Verwerthung zu Verwaltungszwecken oder städtischen Sammlungen sich leicht ergeben würde, erscheint uns zudem als eine Verpflichtung unserer Generation nicht nur unserer Stadt, sondern ganz Deutschland gegenüber, sobald die Möglichkeit geboten ist, den Bedürfnissen unserer herangewachsenen Stadt in anderer, zweckmässiger Weise Genüge zu thun“. — Die Kosten eines Rathhausbaues einschl. des Grundwerthes und aller Nebenausgaben werden auf insgesamt 7 285 000 *M* geschätzt, wobei auf den zu 157 170^{ebm} Rauminhalt berechneten Bau selbst (bei einem Einheitspreise von 25 *M* für 1^{ebm}) 3 329 250 *M*, für die Tiefergründung und Wiederherstellung des Thurms 350 000 *M* angenommen sind.

Inbezug auf die Frage einer Verwerthung des bisher für Zwecke des Rathhaus-Baues bestimmten Baublocks zwischen Naschmarkt und Reichstrasse, Grimmaische Strasse und Salzgässchen, der bei einer Verbreiterung der Reichstrasse auf 21^m, der Grimmaischen Strasse auf 20^m und des Salzgässchens auf 15^m von 5210^{qm} auf 3586^{qm} Grundfläche eingeschränkt werden würde, hat ein angesehener Bürger Leipzigs, Hr. Justizrath Dr. Colditz, in einer vor kurzem erschienenen, die ganze Sachlage klar und trefflich beleuchtenden Schrift Vorschläge gemacht, denen der Rath sich einfach angeschlossen hat. Dieselben befürworten in erster Linie, dass eine Gesellschaft von Privatleuten sich bilden möge, die der Stadt jenes Gelände und das der alten Börse für den Preis, in welchem es in der städtischen Besitznachweisung zu Buche steht — d. i. für eine Summe von 3 404 900 *M* — abkaufe und es mit Geschäftshäusern bebaue; als eine Möglichkeit wird jedoch noch hingestellt, das Gelände nicht endgiltig zu verkaufen, sondern es einer

Gesellschaft auf 50 Jahren gegen eine feste Jahresrente mit der Bedingung zu verpachten, dass es nach Ablauf dieser Frist mit allen darauf errichteten Gebäuden wiederum der Stadt heimfalle. —

So die Vorlage des Rathes, über welche zunächst die Ausschüsse der Stadtverordneten in Vorberathung getreten sind. Gleichzeitig hat sich natürlich auch die durch die Leipziger Presse vertretene öffentliche Meinung der Bürgerschaft mit der für die Zukunft der Stadt so wichtigen Angelegenheit beschäftigt und wieder wogt — wie schon 1883 und 1890 — der Streit der Ansichten lebhaft hin und her.

Inbetracht kommt namentlich ein in 3 Nummern des Leipziger „General-Anzeigers“ veröffentlichter Artikel eines ungenannten Verfassers, der an der Rathsvorlage eine ziemlich abfällige Kritik übt. Derselbe bemängelt nicht allein die Schätzung der für den Bau eines neuen Rathhauses auf dem Pleissenburg-Gelände aufzuwendenden Kosten, die er für viel zu niedrig erklärt, sondern tritt ebenso den Colditz'schen Vorschlägen, welche für die Stadt durchaus unvortheilhaft seien, mit grosser Schärfe entgegen. Beiläufig wendet er sich auch gegen die in denselben enthaltenen (mit früheren Annahmen des Vereins Leipziger Architekten übereinstimmenden) Strassenverbreiterungen, welche über das Bedürfniss weit hinausgingen; eine Verbreiterung der Reichs- und Grimmaischen Strasse auf je 17 m, des Salzgässchens auf 12 m sei als völlig genügend anzusehen. Für den Gedanken, das alte Rathhaus zu erhalten — das eine auf 1 Million Mark sich stellende Instandsetzung desselben bedingen würde — kann er sich nicht erwärmen, da ihm der Kunstwerth des Gebäudes zu unbedeutend erscheint; er meint, dass man nur nöthig habe, sich zunächst vor die durch Baurath Rossbach geschaffene neue Fassade des Augusteums und dann vor das alte Rathhaus zu stellen, um — den Abstand zu bewundern, er hält überdies die vorgeschlagene Anordnung von Laubengängen an den in die verbreiterten Strassen vorspringenden Giebeln des Hauses für eine Verunstaltung desselben und stellt in Aussicht, dass es mit seiner geringen Fronthöhe und seinem hohen Dache gegenüber den neuen hohen Geschäftshäusern eine wenig glückliche Rolle spielen werde. Seine eigne Ansicht über den in der Rathhaus-Frage einzuschlagenden Weg der Lösung scheint dahin zu gehen, dass man das gesamte Gelände der Pleissenburg veräussere, dagegen an dem 1883 in Vorschlag gebrachten Gedanken der Erbauung eines einheitlichen grossen Rathhauses zwischen Markt und Reichsstrasse, mit Kaufläden im Erdgeschoss festhalten solle. Er erörtert jedoch schliesslich nicht ohne Wohlwollen auch einen von anderer (wohl kaufmännischer) Seite angeregten Plan, der Erbauung eines neuen Rathhauses anstelle der Pleissenburg zuzustimmen, dagegen jenes andere Gelände im Herzen der Stadt, nach Niederlegung des alten Rathhauses und der alten Börse in ganzer Ausdehnung zum Bau von Geschäftshäusern zu veräussern.

Ein im Leipziger Tageblatt vom 21. Juni erschienener Artikel hat die meisten dieser Ausführungen widerlegt. Es würde jedoch zu weit führen, wenn wir an dieser Stelle zu eingehend mit Fragen uns beschäftigten, welche — trotz der bei ihnen mitspielenden künstlerischen und technischen Gesichtspunkte — in erster Linie doch nur als Finanzfragen der Stadt Leipzig zu betrachten sind. —

Was uns vor allem am Herzen liegt, ist das Schicksal des alten Rathhauses und der alten Börse, für welche letztere übrigens auch der Verfasser des oben erwähnten Artikels im General-Anzeiger sich zu interessieren scheint, da er der Uebertragung der Decke des Börsensaals in ein anderes städtisches Gebäude das Wort redet. Unstreitig bildet die Frage der Erhaltung jener beiden Gebäude auch den Kernpunkt der ganzen Angelegenheit und es hängt von ihrer Beantwortung ab, wie man zu dieser sich stellt.

Sollen wir noch einmal über die Rolle, welche die Erscheinung alter Baudenkmäler in einer modernen Grossstadt spielt und über den künstlerischen und kunstgeschichtlichen Werth des alten Leipziger Rathhauses uns verbreiten? Wir würden nur wiederholen können, was wir schon früher — insbesondere i. J. 1890 — ausgeführt haben, aber wir befürchten, dass wir damit auf diejenigen, an welche unsere Worte zunächst sich richten müssten, nicht mehr Eindruck machen würden, als früher. Die Würdigung geschichtlicher Baudenkmäler ist, wie wir wiederholt betonen müssen,

Sache der Empfindung. Derjenige, dem diese Empfindung fehlt, wird sich von einem anders Fühlenden schwerlich bekehren lassen; wer sie besitzt, braucht nicht erst überzeugt zu werden.

So wollen wir diesmal nicht an diejenigen uns wenden, welche die Schöpfung Lotters ohne Gewissensbisse der Vernichtung Preis geben wollen, sondern an diejenigen, die mit uns in einem solchen Vorgehen eine Pietätlosigkeit erblicken, die mit uns auf das schmerzhafteste den Verlust eines Baudenkmals beklagen würden, das für eine bestimmte Art der im 16. Jahrhundert geübten deutschen Kunstweise, für den Bau mit leicht überputzten Backsteinen, zu den hervorragendsten Beispielen zählt und bei aller durch jene Bauweise bedingten Schlichtheit malerischen Reizes gewiss nicht entbehrt. Der Schritt, welchen die Unterzeichner der Eingabe an den Bremer Senat in betreff der unverfälschten Erhaltung der dortigen Rathhaushalle gethan haben, hat seinen Eindruck nicht verfehlt und würde wahrscheinlich sofort Erfolg gehabt haben, wenn er früher geschehen wäre. Wir geben den durch Ruhm und Einfluss hervorragenden deutschen Fachgenossen anheim, ob es nicht angezeigt wäre, einen

ähnlichen Schritt auch für die Rettung des Leipziger Rathhauses zu unternehmen und damit die Stellung des dortigen Rathes zu stärken, der bereits erklärt hat, dass Leipzig in einer derartigen Frage Verpflichtungen vor ganz Deutschland habe. —

Wir wenden uns aber auch an den der Zahl nach vermutlich nicht geringen Theil der Bürgerschaft Leipzigs, dem die geschichtliche Vergangenheit seiner Vaterstadt und die sichtbaren Zeichen des Zusammenhangs mit derselben nicht so gleichgiltig sind, wie dem Urheber des eben erwähnten einleuchtenden Finanzplans, nach welchem anstelle des Rathhauses künftig Geschäftshäuser sich erheben sollen. Die grossartige Opferwilligkeit Leipzigs für vaterstädtische Zwecke steht in Deutschland ohne gleichen da. Wie wäre es, wenn auch dem alten Rathhause Gönner entstünden, die sich bereit erklärten, die Mittel zu einer würdigen Wiederherstellung desselben aus eigenem Vermögen zu tragen? Wir sind überzeugt, dass damit den zerstörungssüchtigen Eiferern gegen das Rathhaus ihre wirksamste Waffe aus den Händen gewunden und seine Erhaltung für immer gesichert wäre! — F. —

Neuere Stadt- und Vorortbahnen in London, Liverpool und Glasgow.

(Fortsetzung.) Hierzu die Abbildungen auf S. 345.

Neben mehrern genehmigten, aber noch nicht in Angriff genommenen Plänen sind bis jetzt 3 Bahnen des Greathead'schen Systems zur Ausführung gebracht, nämlich:

1. die „City & South London“-Eisenbahn, früher „City of London and Southwark Subway“ benannt, begonnen 1886, eröffnet 1890,
2. die „Waterloo & City“-Eisenbahn, seit 1894 im Bau,
3. die „Central London“-Eisenbahn, seit 1895 im Bau.

Die erste derselben, die City & South London-Eisenbahn, welche der Vortragende 1889 im Bau und 1895 im Betriebe besichtigt hat, geht in der City von einem Endbahnhofe nördlich von London Bridge aus, unterfährt die Themse dicht neben dieser Brücke und führt in südwestlicher Richtung durch das Vorstadtgebiet von Southwark in einer vorläufigen Gesamtlänge von 5,1 km bis Stockwell, soll aber um etwa 1,5 km bis Clapham verlängert werden. Die Kosten derselben haben einschliesslich der gesamten Ausrüstung mit Elektrizitätswerk, Betriebsmitteln und den hydraulischen Aufzügen der Stationen weniger als 17 Mill. *M* betragen, ergeben also 3 329 000 *M*/km oder etwa ein Drittel des Einheitspreises der Baukosten bei den alten Untergrundbahnen.

Mit einer geringfügigen Ausnahme liegt die Bahn unter öffentlichen Strassen, während die Gebäude der Haltestellen auf Privatgrund liegen. Die beiden Tunnelröhren liegen im allgemeinen neben einander, haben aber meist verschiedene Höhenlage und sind sogar an einer Stelle, wo eine nicht ganz 4 m breite Gasse benutzt werden musste, senkrecht über einander gelegt, um nicht Privatgrund zu berühren. Die Wahl derartiger Auskunftsmittel und die Anwendung scharfer Krümmungen von 43 m Radius kennzeichnen den Unterschied gegen Vollbahnen mit einem kleinsten Krümmungsradius von 180 m. Die zu überwindenden Steigungen gehen bis 1:30, während in der Richtung der Fahrt sogar einmal ein Gefälle von 1:14 vorkommt.

Der Durchmesser der Tunnelröhren, deren Querschnitt in Abbildg. 2 dargestellt ist, wurde anfangs zu 3,10 m angenommen, für die südliche Strecke aber auf 3,20 m erweitert, um bei den unvermeidlichen Ungenauigkeiten des Tunnelbaues etwas Spielraum für eine gute Ausrichtung der Gleislage zu haben.

Die Tunnelwandungen bestehen aus gusseisernen Ringen von nahezu 0,5 m Breite, deren jeder aus 7 Theilen besteht. Alle Stücke sind mit Flanschen versehen, welche durch Schraubenbolzen unter einander verbunden sind. Der Vortrieb geschah durch ein am vorderen Ende der Tunnelröhre angebrachtes Schild, welches eine Oeffnung zur Lösung des davor befindlichen Bodens hatte und durch hydraulische Pressen vorwärts bewegt wurde. Im Allgemeinen war die Ausführung durch eine ausserordentliche Trockenheit des durchfahrenen Materials begünstigt. An Stellen, wo Kies angetroffen wurde, sperrte man die Tunnelröhre durch eine Querwand mit eingebauter Luftschleuse ab und setzte den vorderen Theil mit der Arbeitsstelle unter Pressluft, um den Wasserandrang zu bewältigen. In der Stadt war die Abfuhr des Erdmaterials durch die Strassen untersagt, weshalb man eine Angriffsstelle des Baues durch einen Schacht innerhalb der Themse herstellte und die Abfuhr zu Wasser ausführte.

Künstliche Lüftungsanlagen haben sich nicht nöthig erwiesen, da die Luftverschlechterung, wie sie bei Dampf-Lokomotiven unvermeidlich ist, durch den elektrischen Betrieb vermieden wird; es fand der Redner bei seinem Besuche im Sommer eine durchaus gute, frische Luft vor. Zur Entwässerung genügen einige durch die vorhandene Druckwasserleitung betriebene Bjektoren. Die Fahrt in den Tunnels ist nicht ganz geräusch-

los, obwohl nicht derart, dass eine gewöhnliche halblaute Unterhaltung gestört würde. Man schreibt das Geräusch den vortretenden Verbindungsrippen der Tunnelwandungen zu und ist daher bei den neueren Bahnen zu einer glatten Ausbetonirung der Wandungen übergegangen. Zwischen den Schienen liegt die aus Eisen hergestellte Leitung des mit 500 Volts gespannten elektrischen Stromes, für welchen die Schienen als Rückleitung dienen.

Die Haltestellen liegen in Abständen von etwa 1 km. An denselben ist jede Tunnelröhre einseitig auf 6,1 m erweitert und aus Mauerwerk mit Verkleidung durch glasierte Ziegel hergestellt, wobei der Bahnsteig eine Breite von 3 m erhält (vgl. Abb. 3). Um beide Bahnsteige von derselben Bahnseite her ohne Ueberschreitung von Schienen zugänglich zu machen, sind die Gleise in der Regel in verschiedene Höhe gelegt, so dass der Zugang vom Fusse des Personenaufzuges nach dem zweiten Bahnsteig unter oder über dem ersten Gleise durchgeführt ist.

Auf jeder Haltestelle sind 2 Aufzüge, deren jeder 50 Personen fasst, in einem gemeinsamen Schachte von 7,6 m Durchmesser angeordnet. Dieselben haben eine Tiefe von 13 bis 20 m und werden durch Druckwasser von 80 Atm. bewegt. Daneben sind kleinere Schächte von 4,6 m Durchm. für Treppenanlagen vorhanden. Die Gebäude der Haltestellen liegen in der Häuserreihe der Strassen. Für den Endbahnhof in der City hat man ein vorhandenes Haus angekauft, welches zugleich für das Verwaltungs-Bureau benutzt wird. Bei den anderen Haltestellen sind eingeschossige Neubauten errichtet, welche den Kassenraum nebst dem Zugange zu den Aufzügen und Treppen enthalten und durch eine überall in gleicher Form ausgeführte Kuppel über dem Aufzugsschachte kenntlich sind.

Die Zentralstation zur Erzeugung des elektrischen Stromes und des Druckwassers für die Aufzüge liegt am äusseren Ende der Linie in Stockwell und ist mit Werkstätten und Wagenschuppen verbunden.

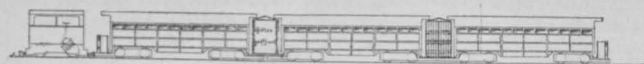
Die Wagen haben die bei Strassenbahnen übliche Breite und die gleiche Anordnung der Sitze, sind aber 9,7 m lang mit einer Kastenlänge von 7,9 m, so dass sie 32 Sitzplätze bieten. Da die langen Wagenkasten auf Drehschemelgestellen ruhen, ist das Durchfahren scharfer Kurven ermöglicht und das lästige „Nicken“ der gewöhnlichen Strassenbahnwagen vermieden. Durch geschickte Konstruktion ist es gelungen, den Fussboden niedrig, in einer Höhe von nur 0,48 m über den Schienen, zu halten und mit der geringen in der Tunnelröhre vorhandenen Höhe auszukommen, welche in der Mitte nur 2,65 m über Schienen-Oberkante beträgt. Vergleicht man hiermit das Profil deutscher Vollbahnen, bei denen eine lichte Höhe von 4,80 m auf grössere Breite freigehalten werden muss, so tritt die grosse Ersparnis des Kleinbahn-Profiles deutlich hervor. Dabei ist allerdings die Höhe im Inneren der Londoner Wagen, wenn auch dem Bedürfnisse genügend, doch nicht recht behaglich und erinnert an die beengten Verhältnisse älterer Seedampfer. Verstärkt wird der unfreundliche Eindruck durch die unverständlicher Weise in dunklen Farben gehaltene Ausstattung des Wageninnern und eine mangelhafte Beleuchtung, welche sich nicht entfernt mit derjenigen der Hamburger elektrischen Strassenbahnen messen kann. Nach Beseitigung dieser Misstände und Einführung einer nur wenig geringeren Höhe aber würde die Fahrt auf einer solchen Untergrundbahn sich weit angenehmer gestalten, als meist bei Erörterung städtischer Tunnelbahnen angenommen wird und dürfte die durch den Eindruck der alten Londoner Untergrundbahnen mit ihrer kaum zu ertragenden schlechten Luft erzeugte Meinung gegen Tunnelbahnen wesentlich ändern.

Im Uebrigen gestatten die Wagen der City & South London Eisenbahn eine schnelle Entleerung, so dass die Aufenthalte auf den Haltestellen nur 10–15 Sekunden dauern. Zwischen je 2 Wagen befindet sich eine breite Verbindungs-Plattform, auf welcher ein Schaffner steht, der den Namen der Haltestelle in beiden Wagen ausruft und die breite Gitterthür der Plattform nach dem Bahnsteig hin öffnet. Ausserdem bedient er eine Vorrichtung, durch die den Insassen der Wagen an einem Schilde während der Fahrt stets der Name der nächstfolgenden Haltestelle angezeigt wird.

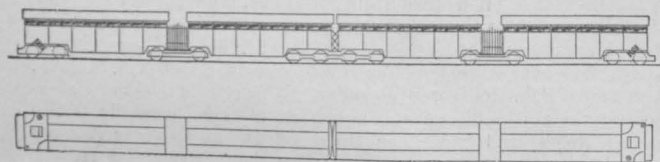
Die Züge bestehen aus 3 Wagen und der elektrischen Lokomotive (Abbildg. 4). Da sich jedoch bei der Liverpoolscher Hochbahn herausgestellt hat, wie viel vortheilhafter der Betrieb mit Motorwagen anstelle von elektrischen Lokomotiven mit Anhängewagen ist, hat man einen Probezug von 4 Wagen hergestellt, bei dem die Motoren unter den beiden Endwagen angebracht sind (Abbildg. 5 u. 6) und wird wahrscheinlich zu diesem Systeme übergehen. Eine beachtenswerthe Neuerung desselben besteht noch darin, dass ein gemeinsames Drehschemelgestell zur Aufnahme der Enden zweier Wagenkasten verwendet ist. Je ein in dieser Weise gekuppeltes Wagenpaar mit Motor an einem Ende bildet die Hälfte eines Zuges und kann selbständig bewegt und ausgewechselt werden.

Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 32 km, die Beförderung einschliesslich der Aufenthalte 24 km in der Stunde, ist also derjenigen auf der Berliner Stadtbahn gleich. Die Züge folgen sich zu verschiedenen Tageszeiten in Abständen von $2\frac{1}{2}$ bzw. 5 Min.

Der durch Parlamentsakte genehmigte Maximal-Fahrpreis beträgt 2 Pence für die englische Meile, (11 Pfg. für 1 km) wobei jedoch mindestens 4 Pence = 33 Pfg. berechnet werden dürfen.



Abbildg. 4. Zug der C. & S. L. Eisenbahn mit elektr. Lokomot.



Abbildg. 5 u. 6. Zug der C. & S. L. Eisenb. mit Motorwagen.

Die thatsächlich geltenden Fahrpreise sind weit geringer und erreichen höchstens 3 Pence = 25 Pfg. Dieselben werden nach eigenartigen Grundsätzen erhoben. Das Fahrgeld wird beim Passiren eines mit Zählwerk versehenen Drehkreuzes entrichtet. Da keine Fahrkarten ausgegeben werden, ist der Fahrpreis nicht nach Maassgabe der Fahrpläne abgestuft, sondern für alle Bestimmungs-Stationen der gleiche. Dagegen besteht im Vergleich zu anderen Verkehrs-Anstalten mit einheitlichem Fahrpreise der Unterschied, dass der Einheitssatz nicht auf allen Abgangs-Stationen derselben ist, sondern nach deren Lage und Bedeutung wechselt. Ja, derselbe ist an den einzelnen Haltestellen je nach der Tageszeit verschieden und wird auch nach den Jahreszeiten verändert. Beispielsweise wurde am Endpunkte der Bahn in Stockwell im vorigen Sommer von Morgens $6\frac{1}{4}$ bis $6\frac{1}{2}$ Uhr ein Preis von 1 Penny, von $6\frac{1}{2}$ bis 8 Uhr dagegen 2 Pence und von 8 bis $10\frac{1}{2}$ Uhr sogar 3 Pence berechnet, von da ab für den Rest des Tages bis 11 Uhr Abends wieder nur 2 Pence. An der auf halber Länge liegenden Station „Elephant and Castle“ dagegen schwankte der Preis im Laufe des Tages nur zwischen 1 und $1\frac{1}{2}$ Penny. Durch dieses System, welches sich gut bewähren soll, bezweckt die Gesellschaft während der Zeiten flauen Verkehrs, in denen ihre Züge sonst leer fahren würden, das Publikum durch niedrige Fahrpreise anzuziehen, ohne zu Zeiten des Verkehrsandranges ihre berechtigten Einnahmen zu kürzen. Ein bei jeder Zahlstelle ausgehängtes Schild, welches zeitweise gewechselt wird, zeigt den jeweiligen Fahrpreis an.

Der Verkehr der Bahn, der sich im Jahre 1891 auf 5,3 Mill. Personen belief, hat sich bis 1894 auf 7 Millionen gehoben. Die Rentabilität, obwohl bis jetzt sehr gering, ist im Steigen begriffen, wird sich aber wohl erst wesentlich heben, wenn eine Verlängerung der Bahn durch die City hindurch, welche bereits vom Parlament genehmigt ist, ausgeführt wird. Um diese Verlängerung auszuführen, soll der nördliche Theil der bestehenden Bahn mit der Strecke unter der Themse verlassen und eine andere Linie mit neuem Doppeltunnel unter der Themse hergestellt werden, um unter King-William-Street entlang am Mansion House und der Bank vorbei nach dem nördlichen Vorstadtgebiete von Islington zu führen und so einen die City durchpendelnden Betrieb herzustellen (Vergl. Abbildg. 1).

Die zweite elektrische Untergrundbahn ist die im Bau begriffene Waterloo & City Eisenbahn, welche der Redner gleichfalls besichtigt hat. Die Bahn ist dazu bestimmt, den am südlichen Themse-Ufer in ungünstiger Lage befindlichen End-

bahnhof „Waterloo“ der London & South Western Eisenbahn mit der City zu verbinden, und wird unter wesentlicher finanzieller Unterstützung der genannten Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführt. Die Bahn, welche wieder die Themse unterfährt, erhält eine Länge von 2,55 km und soll ohne Zwischenstationen hergestellt werden.

Die Ausbildung dieser Bahn wird der eben besprochenen ganz ähnlich; nur wird der Durchmesser der Tunnelröhren, welcher sich doch etwas knapp erwiesen hatte, von 3,2 m auf 3,7 m vergrössert. Die Kosten sind einschliesslich der gesammten Ausrüstung zu 10 Mill. \mathcal{L} , also etwa 4 Mill. \mathcal{L} /km veranschlagt. Die Stadtverwaltung hatte anfangs verlangt, dass die Röhren in einer Weite von 4,9 m hergestellt würden, um das Profil von Vollbahnen herzustellen; da aber die Mehrkosten zu $1\frac{1}{4}$ Mill. \mathcal{L} /km geschätzt wurden, machte die Gesellschaft die Ausführung des Unternehmens von der Genehmigung des kleineren Profils abhängig.

Der Bau ist wieder mittels eines von Gerüsten in der Themse aus abgesenkten Schachtes in Angriff genommen worden und unter der Themse sowie auf erhebliche Strecken zu beiden Seiten derselben fertiggestellt, wobei die Unterföhrung der unterirdischen Metropolitan District Bahn bei Blackfriars mit Hilfe von Pressluft ausgeführt ist, und bei dem Besuche des Redners gleichfalls am südlichen Ende wegen des erwarteten Auftretens von wasserführendem Kies unter Pressluft gearbeitet wurde. Eine interessante Strecke ist diejenige unter Queen-Victoria-Street zwischen Blackfriars und Mansion House, welche Strasse seinerzeit bei Herstellung der Metropolitan District Bahn durchgebrochen wurde und diese Untergrundbahn sowie ein mitten unter dieser angelegtes Siel von 2,6 m Weite enthält, nun aber noch von den beiden Tunnelröhren der neuen Bahn der Länge nach in einer Tiefe von 14 bis 16 m unter der alten Untergrundbahn unterfahren wird (Abbildg. 7).

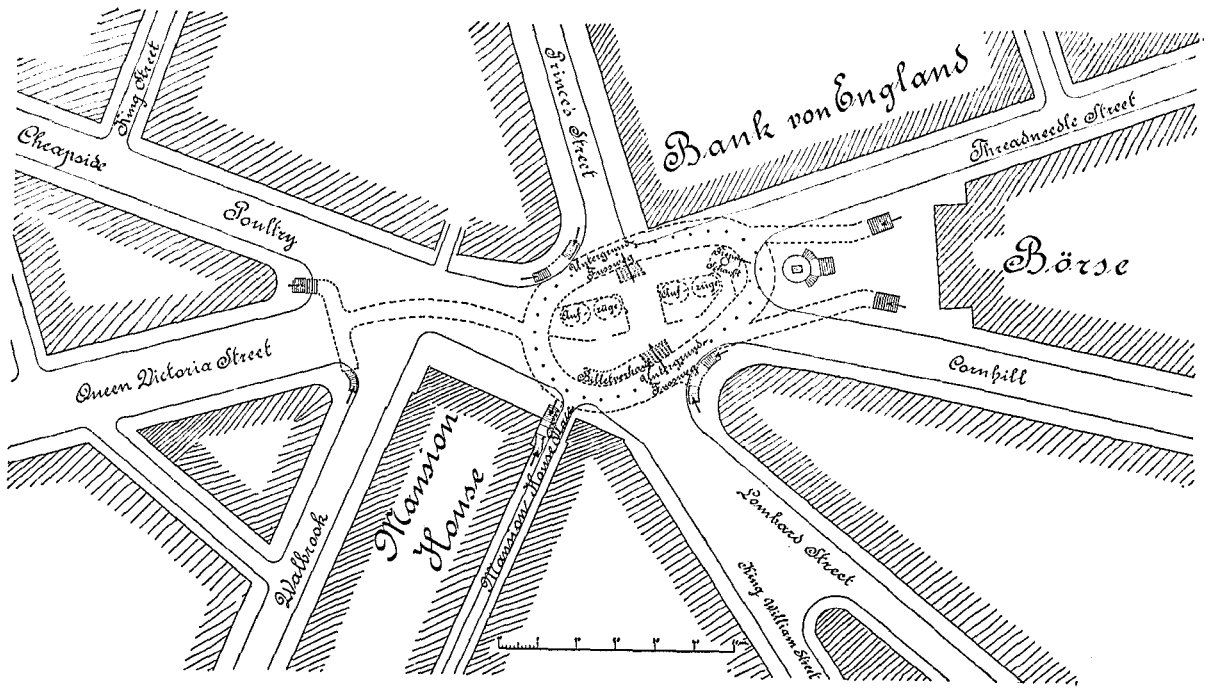
Die dritte dieser Greathead'schen Bahnen ist die Central London Eisenbahn, welche erst im Sommer 1895 in Angriff genommen ist. Dieselbe soll vom westlichen Vorortsgebiete bei Hammersmith ausgehend an der Nordseite der grossen Parks entlang und mitten durch das West End unter Oxford Street, dem Holborn Viaduct und Cheapside entlang, das Herz der City zwischen der Bank of England und der Börse durchschneidend, bis zum Bahnhofe „Liverpool Street“ der Great Eastern Bahn geführt werden und erhält eine Länge von 10,4 km mit 14 Haltestellen. Der Durchmesser der beiden Tunnel ist auch hier etwas grösser als bei der ersten Bahn angenommen, aber mit 3,5 m ausreichend erachtet worden. Da die Bahn unter einem der verkehrsreichsten Strassenzüge der Welt entlang geführt wird und eine weit grössere Bedeutung hat, als die City & South London Bahn, sollen die Züge, welche einander in Abständen von $2\frac{1}{2}$ Minuten folgen werden, aus 6 Wagen von 56 Sitzplätzen bestehen, also jedesmal Platz für 336 Personen bieten, und nähern sich damit in ihrer Leistungsfähigkeit den Zügen der alten Untergrundbahnen, welche 400 bis 410 Sitzplätze enthalten.

Von besonderem Interesse ist die Haltestelle, welche unter dem wegen seines riesigen Verkehrs weltberühmten Platze zwischen der Bank, der Börse und dem Mansion House hergestellt werden soll, und den Namen „Bank Station“ erhält (vergl. Abbildg. 8 und 9). Der ganze Platz wird unterkellert, mit Treppenzugängen von den Ecken der Fusssteige sämtlicher einmündenden Strassen nach dem unteren Raume, welcher durch einen ringförmigen öffentlichen Fussweg umgrenzt wird. Dadurch wird zugleich die bei dem ungeheuren Wagenverkehr längst erwünschte Unterföhrung für den gefahrlosen Durchgang von Fussgängern hergestellt. Im Uebrigen soll die Unterkellerung des Kassenraums und die obere Ausmündung der nach den Bahnsteigen der Tunnelbahn hinabführenden Personenaufzüge aufnehmen. Die Central London Eisenbahn kreuzt den Platz in der Richtung von Cheapside nach Threadneedle Street. Es sind Verhandlungen im Gange, um den Endpunkt der Waterloo- und City Eisenbahn, welche in Queen Victoria Street ausmündet, mit an diese Haltestelle anzuschliessen, und ausserdem ist geplant, für die oben erwähnte Verlängerung der City & South London Eisenbahn, welche die Richtung von King William Street nach Prince's Street verfolgt und die Central London Bahn in verschiedener Höhenlage kreuzen soll, an dieser Stelle gleichfalls eine Haltestelle anzulegen, so dass dann zugleich mit Hilfe von Treppen oder Rampen ein Umsteigeverkehr zwischen den tiefliegenden Bahnsteigen dieser 3 Bahnen hergestellt werden kann.

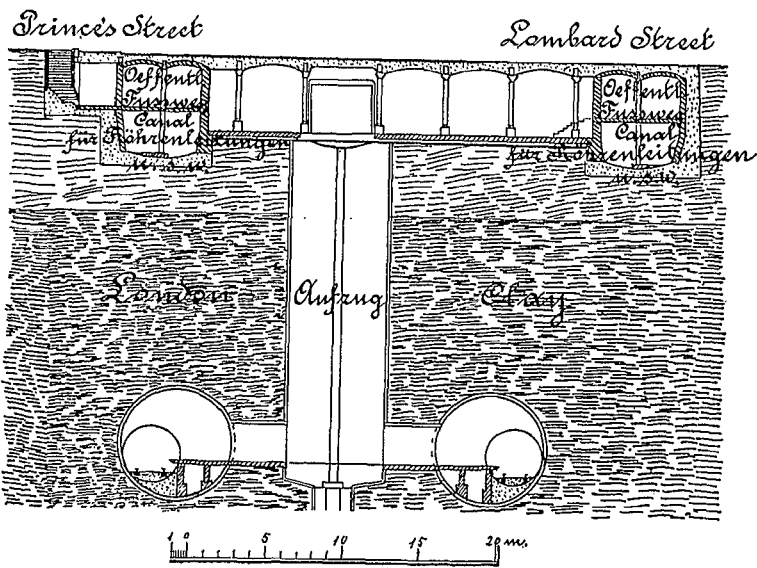
Ausser den hier besprochenen, zur Ausführung geförderten sind noch zwei weitere auf ähnlichen Grundsätzen beruhende Lokalbahnen geplant und theilweise vom Parlament genehmigt, welche beide das West End der Quere nach durchkreuzen, nämlich eine Linie vom Waterloo-Bahnhof unter der Themse durch, bei Charing Cross vorbei unter Regent Street nach dem Regent's Park und Baker Street, die andere vom Bahnhofe Charing Cross nach dem Euston Bahnhofe und Hampstead.

Man sieht aus dem Vorgetragenen, dass für den lokalen Personenverkehr Londons der Uebergang von dem früher befolgten Vollbahnsystem zu Kleinbahnen in umfangreicher Weise stattgefunden hat.

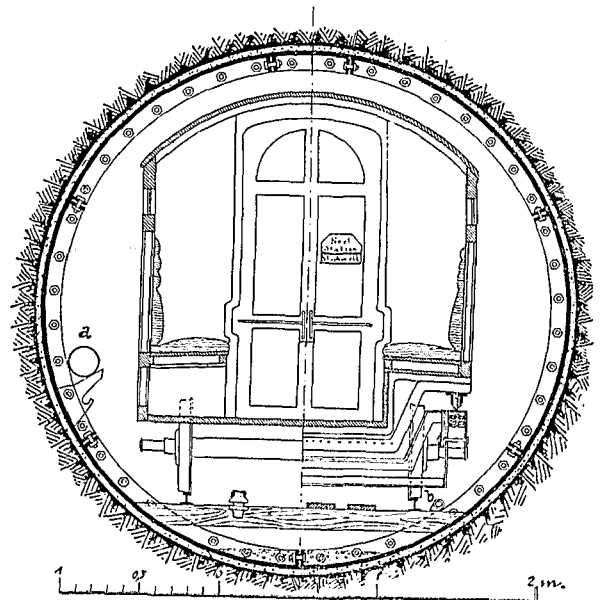
(Fortsetzung folgt.)



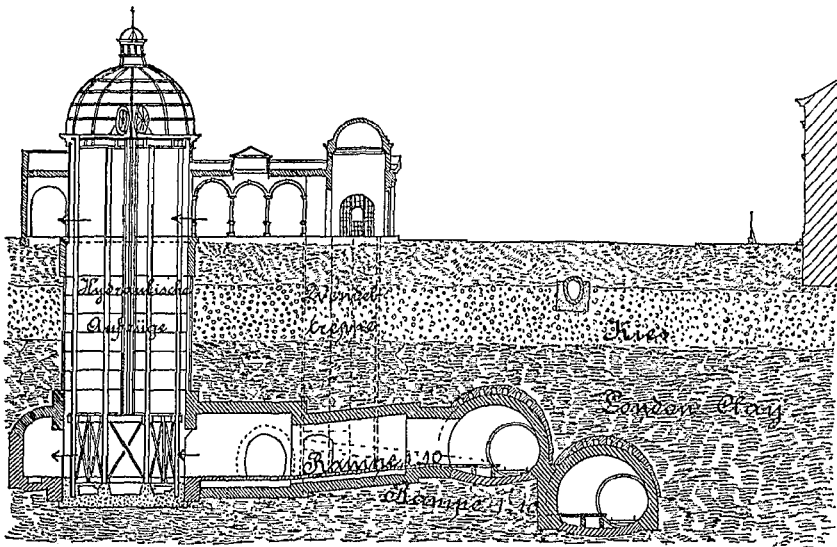
Abbildg. 8. Lageplan der Bank-Station.



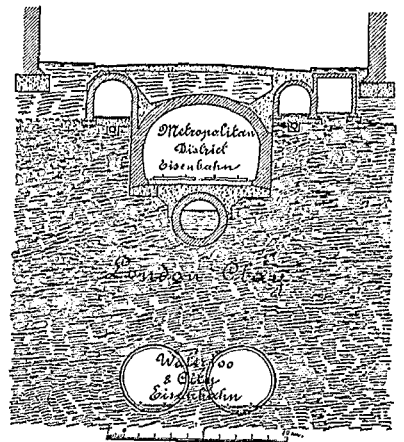
Abbildg. 9. Schnitt der Bank-Station.



Abbildg. 2. Querschnitt der City & South London Eisenbahn.
a. Druckwasserleitung. b. Rückleitung f. Druckwasser.



Abbildg. 3. Haltestelle der City & South London Eisenbahn.



Abbildg. 7. Querschnitt der Queen Victoria Strasse zwischen Blackfriars und Mansion House.

Zur Stellung der höheren städtischen Baubeamten.

Eleichwie die Stellung der Staatsbaubeamten seit einer längeren Reihe von Jahren die Fach- wie auch erfreulicher Weise die politische Presse beschäftigt, haben auch die Verhältnisse der höheren städtischen Baubeamten in dem Maasse, wie die Bedeutung des städtischen Bauwesens in den grösseren Städten zunimmt, bereits zu vielfachen Erörterungen geführt.

Aus Anlass eines Spezialfalles ist im verflossenen Jahre dem Vorstände des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine der Wunsch geäußert worden, die Stellung der leitenden städtischen Baubeamten zum Gegenstande einer ausführlichen Untersuchung seitens des Verbandes zu machen. Eingehende Berathung dieser Angelegenheit ergab, dass allerdings die Stellung der höheren städtischen Baubeamten an vielen Orten Deutschlands verbesserungsbedürftig ist. Um zunächst zu einer klaren Einsicht in die Lage der Dinge zu gelangen, wurden die Einzelvereine ersucht, die für die Anstellung der Stadtbauräthe, Stadtbaumeister usw. in ihrem Bezirke geltenden Gesetze, Vorschriften usw. zu sammeln und auf diejenigen Punkte hinzuweisen, in denen letztere verbesserungsbedürftig erscheinen. Von einer grossen Anzahl von Vereinen ist dem in ausgiebiger Weise entsprochen worden, so dass Hr. Stübgen auf der Abgeordneten-Versammlung in Schwerin im vorigen Jahre bereits einen eingehenden Bericht aufgrund des vorliegenden Materials erstatten konnte und die Versammlung infolge dessen beschloss:

1. Die Abgeordneten-Versammlung spricht sich dahin aus, dass aus sachlichen und persönlichen Gründen den obersten Baubeamten grösserer Städte die vollberechtigte Mitgliedschaft der städtischen Verwaltung zustehe, wie solches in mehreren Theilen Deutschlands, besonders in den östlichen Provinzen Preussens thatsächlich mit bestem Erfolge der Fall ist.

2. Die Abgeordneten-Versammlung setzt einen Ausschuss von 7 Mitgliedern ein mit der Aufgabe, über die Dienstverhältnisse der städtischen höheren Baubeamten in Deutschland und die erforderlichen Verbesserungen aufgrund der Vereinsberichte eine Denkschrift auszuarbeiten.

Nachdem dann noch von einigen der grösseren Vereine dankenswerthe Arbeiten eingegangen sind, hat der Ausschuss das vorliegende Material gesichtet und drucken lassen.

Es dürfte für einen grossen Theil des Leserkreises von Interesse sein, die Buntscheckigkeit der Verhältnisse kennen zu lernen, mit denen die höheren städtischen Baubeamten in den grösseren Städten des Vaterlandes zu kämpfen haben.

Verhältnissmässig günstig liegen die Verhältnisse in den alten Provinzen Preussens, in denen die Städteordnung vom 30. Mai 1853 gilt. Hier werden die Stadtbauräthe von der Stadtverordneten-Versammlung als vollberechtigte Mitglieder des Magistrats gleich diesen auf 12 Jahre gewählt. In einer Anzahl kleinerer Städte scheint dies Verfahren aber nicht eingeschlagen zu werden, da sowohl von Danzig wie von Bromberg aus der Wunsch ausgesprochen wird, den obigen Modus auch auf Städte mit einer Einwohnerzahl bis zu 10 000 bezw. 20 000 Seelen herab auszudehnen. In den kleineren Städten werden die Baubeamten bis jetzt vielfach noch von der Stadtverwaltung engagirt und sind dann Untergebene des Magistrats.

Drückend empfunden aber wird, dass den Stadtbauräthen der mittleren Städte nicht überall die erforderlichen technischen Hilfskräfte zur Seite stehen, wodurch sie von der Bearbeitung des subalternen Krimskrams entlastet werden und es ihnen ermöglicht wird, sich lediglich der Leitung der Geschäfte zu widmen.

Was insonderheit die Verhältnisse in Berlin anlangt, so sind hier selbst die höheren Baubeamten als Stadtbauinspektoren und Stadtbaumeister in letzterer Beziehung günstig gestellt. Von ersteren wird es dagegen schmerzlich empfunden, dass sie in den Baudeputationen keinerlei Sitz und Stimme haben, wie dies doch selbst den jüngsten Assessoren zusteht. Es würde die Arbeitsfreudigkeit dieser verantwortungsvollen Beamten, die jährlich über ungezählte Tausende zu bestimmen haben, wesentlich erhöhen, wenn hier Wandel geschaffen werden könnte.

In der Provinz Westfalen ist die Wahl eines Stadtbauraths als Magistratsmitglied gesetzlich zulässig, auch mehrfach durchgeführt; in anderen Städten dagegen ist der leitende Techniker Unterbeamter des Magistrats.

Ganz anders liegen die Verhältnisse in der Rheinprovinz, die bekanntlich die Magistrats-Verfassung nicht besitzt. Hier gilt die rheinische Städteordnung vom 15. Mai 1856, die als Ortsobrigkeit und Gemeinde-Verwaltungsbehörde den Bürgermeister bezeichnet. Neben diesem sind von der Stadtverordneten-Versammlung zwei oder mehr Beigeordnete zu wählen, die einzelne ihnen vom Bürgermeister übertragene Geschäfte zu besorgen haben. Der Bürgermeister ist mit Stimmrecht auch Vorsitzender des Stadtverordneten-Kollegiums. Nur in 3 Städten sind nach den Vereinsberichten die leitenden Techniker, die im übrigen gesetzlich nicht von der Mitgliedschaft der städtischen Verwaltung ausgeschlossen sind, zu Beigeordneten gewählt, in allen anderen Städten sind sie Gemeinde-Unterbeamte. Zwei Städte besitzen sogar Techniker als Bürgermeister.

Es dürfte noch in Aller Erinnerung sein, dass, als in Köln der derzeitige Stadtbaurath zum Beigeordneten gewählt worden war, die Bestätigung versagt wurde, weil Gemeinde-Unterbeamte Beigeordnete nicht sein können. Erst nach Niederlegung des Amtes fand die Wiederwahl die Königliche Bestätigung. Von Gemeinde-Baubeamten ist in der rheinischen Städteordnung überhaupt keine Rede und es ist durch ministerielle Entscheidung festgestellt, dass die Stadtbauräthe und somit alle städtischen Baubeamten zu den Gemeinde-Unterbeamten gehören. Dass dies eine veraltete, unwürdige und der heutigen Bedeutung des Bauwesens in den grossen und mittleren Städten nicht entsprechende Stellung ist, bedarf keines weiteren Beweises.

Es mag aber noch erwähnt werden, dass die Städte befugt sind, durch entsprechende Beschlüsse der Stadtverordneten-Versammlung die Verfassung mit kollegialischem Magistrate einzuführen.

In den Vereinsberichten aus Köln, Aachen und Düsseldorf, die der Natur der Sache nach sehr ausführlich gehalten sind, kommt in erster Linie der Wunsch zum Ausdruck, dass dem unwürdigen Zustande, wie er in der Stellung des leitenden Technikers als Subalternbeamter begründet liegt, ein Ende gemacht werde. Meist widerstreben dem die Herren Bürgermeister, während sich in den Stadtverordneten-Versammlungen immer mehr die Erkenntniss Bahn bricht, dass es so nicht weiter gehen kann.

Sehr verworren liegen die Verhältnisse in den neuen Provinzen Preussens. In Hannover gilt die Städteordnung vom 24. Juni 1858. Danach bleibt die Regelung der Dienstverhältnisse der technischen Beamten den einzelnen Städten überlassen. So gehört in Göttingen der Stadtbaumeister zu den Hilfsbeamten. Dem jetzigen Stelleninhaber ist seit 1882 das Stimmrecht in Bauangelegenheiten im Magistrate verliehen worden, auch ist ihm der Titel Stadtbaurath beigelegt. In Emden ist der Stadtbaumeister dem Magistrate untergeordnet usw. Speziell in der Stadt Hannover ist der derzeitige Stadtbaurath vor einigen Jahren zum Mitglied des Magistrats mit vollem Stimmrecht ernannt worden. Da dies Verhältniss jedoch nicht ordnungsgemäss geregelt ist, so können bei einer Neubesetzung der Stelle die Befugnisse wieder beschränkt werden. Gewünscht wird, dass der leitende Techniker stets als vollberechtigtes Magistratsmitglied gewählt werde.

Für die Provinz Hessen bestehen zurzeit überhaupt keine besonderen Gesetze oder Vorschriften für die Anstellung der höheren Stadtbaubeamten. Ihre Anstellung, Gehalts- und Pensions-Verhältnisse innerhalb der Verwaltung regeln sich nach den beiderseits beim Engagement getroffenen Vereinbarungen. Die Stadtbauräthe sind daher auch nicht stimmbererechtigte Mitglieder des Magistrats. Zurzeit ist für die Provinz Hessen-Nassau eine neue Städte- und Gemeinde-Ordnung in Vorbereitung. Es ist darin die Bestimmung aufgenommen, wonach die Stadtbauräthe Sitz und Stimme im Magistrate erhalten.

In Frankfurt a. M. sind die Stadtbauräthe Gemeindebeamte, die auf Lebenszeit gewählt werden. Sie sind nicht Mitglieder des Magistrats, sondern sind den Baudeputationen, in denen der Natur der Sache nach ein Verwaltungsbeamter den Vorsitz führt, als oberste technische Beamte zugetheilt. Bei der in jüngster Zeit erfolgten Neubesetzung der Stadtbaurathstelle für den Tiefbau haben die Stadtverordneten beschlossen, diesem Stadtbaurath die Magistrats-Mitgliedschaft beizulegen.

Als Grundlage für die dienstliche Stellung der Baubeamten in Altona gilt die Städte- und Flecken-Ordnung für die Provinz Schleswig-Holstein vom 14. April 1869 und das Ortsstatut für die Stadt Altona in seiner neuesten Fassung vom 24. Juli 1890. Hiernach zählen die Stadtbauräthe zu den Unterbeamten.

Soweit also Preussen infrage kommt, geht der Wunsch in erster Linie dahin, dass die Stadtbauräthe nach den in den alten preussischen Provinzen geltenden Bestimmungen durchweg vollberechtigte Mitglieder der Magistrate werden.

Wenden wir uns zu den Verhältnissen im Königreich Sachsen, so liegen diese hier in mehreren Städten wie Dresden, Plauen und Glauchau fast genau so, wie in den alten preussischen Provinzen; die Stadtbauräthe sind vollberechtigte Mitglieder des Magistrats. In Dresden werden sie gleich den übrigen Stadträthen zunächst auf 6 Jahre, bei Wiederwahl aber auf Lebenszeit gewählt. Inbezug auf die Gehaltsverhältnisse und auskömmliche Anzahl von Unterpersonal werden Wünsche auf Verbesserung geäußert. Die Lage der Dinge in Leipzig dürfte aus den ausführlichen Mittheilungen in diesem Blatte*) genügend bekannt sein, so dass darauf nicht weiter eingegangen zu werden braucht. Auch hier ergriffen die Stadtverordneten die Initiative, die Stellung der Stadtbauräthe zu verbessern.

Von den süddeutschen Staaten kommt zunächst Bayern in Betracht. Der derzeitige Stadtbaurath von Nürnberg, C. Weber, hat bereits in No. 79 der Deutschen Bauzeitung vom 3. Oktober 1891 die dortigen Zustände ausführlich geschildert. Die Bauräthe mehrerer Städte, wie Nürnberg, Fürth, Würzburg,

*) Siehe No. 19 d. J.

Augsburg und München sind zwar Mitglieder des Magistrats, aber nur in Angelegenheiten ihres Wirkungskreises stimmrechtlich. Für die Landestheile Bayerns rechts des Rheins ist die Gemeindeordnung vom 29. April 1869 maassgebend; in der Rheinpfalz gilt natürlich dieselbe Ordnung der Gemeindeverwaltung wie in Rheinpreussen und gehören die Baubeamten daher zum Dienstpersonal des Gemeinderathes. Die Berichte aus Würzburg, Aschaffenburg und Schweinfurt lauten ebenfalls höchst ungünstig. Man sieht, dass also auch in Bayern eine grosse Verschiedenheit in bezug auf die Stellung der leitenden städtischen Techniker herrscht und dass daher der Wunsch nach einheitlicher Regelung dieser Materie begreiflich ist.

Als durchaus ungünstig werden die Dinge in Württemberg geschildert, da ihnen fast jede gesetzliche Grundlage fehlt. Für die Verwaltung sämtlicher Gemeinden des Königreiches, gleichviel ob gross oder klein, ist im allgemeinen das Verwaltungsedikt vom Jahre 1822 maassgebend. Es hat zwar 1891 einige Änderungen und Ergänzungen erfahren, die aber die Stellung der Techniker vollständig unberührt gelassen haben. Im ganzen Verwaltungsedikt ist nur eine Stelle zu finden, die eine überdies wenig ehrenvolle Andeutung giebt, dass man zur Verwaltung auch Techniker gebrauche. Diese merkwürdige Stelle lautet:

§ 33. Für einzelne Vermögenstheile und Einkünfte der Gemeinde kann der Gemeinderath, jedoch nur da, wo es die Nothwendigkeit erfordert, besondere Aufseher, Rechner und Verwalter mit angemessenem Gehalte bestellen z. B. Waldmeister, Pferchmeister, Proviant-Vorrathspfleger, Bauverwalter und dergleichen.

Hiernach sind die leitenden städtischen Baubeamten genau wie alle städtischen Unterbeamten angestellt, d. h. dem Gemeinderathe unterstellt und haben weder im Plenum noch in den Abtheilungen Sitz und Stimme. Unter diesen Verhältnissen leidet nicht nur das Ansehen der Techniker, sondern noch mehr das Interesse der betreffenden Stadtverwaltungen.

Gleichwie in der Rheinprovinz besteht auch in Elsass-Lothringen kein städtischer Magistrat, sondern es giebt, entsprechend dem französischen Präfectensystem, nur einen Bürgermeister und Beigeordnete. Die Wahl eines technischen Beamten zum Beigeordneten war bisher unstatthaft (Gemeinde-Verfassung vom 5. Mai 1855). Diese Bestimmung wird durch den Erlass

Vermischtes

Baupolizeiliches aus Berlin. Beschaffenheit der Korridor-Abschlüsse. Der Kaufmann K. beantragte bei dem Polizei-Präsidium zu Berlin die Genehmigung zu einer nicht massiven Treppen-Abschlusswand auf den Treppenhodestern des Neubaus Beusselstrasse 2 laut überreichter Zeichnung mit dem Bemerkung, er erhoffe mit Rücksicht darauf, dass die anliegenden Korridore der Wohnungen massiv hergestellt und die beiden Mittelwände ebenfalls als starke Treppenwände aufgeführt seien, die Genehmigung seines Gesuchs. Diese wurde jedoch von dem Polizei-Präsidenten unter Bezugnahme auf § 5a, Abs. 2 der Baupolizei-Ordnung vom 15. Januar 1887 durch Verfügung vom 14. Juni 1894 versagt, worauf K. Klage erhob. Der IV. Senat des Ober-Verwaltungsgerichts setzte in letzter Instanz die angefochtene Verfügung ausser Kraft.

Der Senat verwies darauf, wie zu dem von dem Polizei-Präsidium 1877 aufgestellten Entwurf einer Baupolizei-Ordnung der Bund der Bau-, Maurer- und Zimmermeister Berlins Änderungs-Vorschläge an den Minister überreicht hat, die durch Verfügung desselben vom 25. Juni 1877 dem Polizei-Präsidium zur Berücksichtigung bei dem seinerzeit über den Entwurf einer neuen Baupolizei-Ordnung für Berlin zu erstattenden Bericht zu gefertigt worden sind und nach dem darauf am 1. Mai 1880 von dem Polizei-Präsidium erstatteten Bericht Gegenstand der sorgfältigsten Erwägung geworden sind. In diesen Änderungs-Vorschlägen wurden, soweit sie den § 43, Abs. 2 des Entwurfs betreffen, wonach Bretterwände, Verschläge und ähnliche Unterbauten unter solchen, d. h. unverbrennlichen Treppen (§§ 38, 39, 41) und auf deren Podesten nicht zulässig sind, die Worte „und auf deren Podesten“ mit der Begründung beanstandet, dass Korridor-Abschlüsse als nothwendige Thüreingänge zu betrachten und auch nicht feuergefährlicher als diese sind. Die hierzu von den technischen Referenten des Polizei-Präsidiums zu den Akten abgegebenen Gutachten lauten: Der Vorschlag ist wohl selbstverständlich, dass Korridor-Abschlüsse von Holz sein können; Korridor-Abschlüsse sind als selbstverständliche Ausnahmen nicht zu erwähnen. Der hierauf abgeänderte Entwurf vom 30. März 1880 hat dann den § 5b dahin redigirt: „Die Räume, in welchen nothwendige Treppen (§ 14) liegen, müssen durchweg mit massiven, nur durch die nöthigen Verbindungs-Oeffnungen unterbrochenen Wände umschlossen sein.“ Und es sind in § 14 die Abs. 6 u. 7 dahin gefasst: „Nothwendige hölzerne Treppen sind unterhalb zu rohren und zu putzen.“ — Es dürfen unter ihnen keine Holzverschläge angebracht werden.“ Die so gestalteten Sätze des § 5b und des § 14, Abs. 6 und 7 sind dieselben Anordnungen, die demnächst in der Baupolizei-Ordnung vom 15. Januar 1877 — § 5a Abs. 2 und § 14 Abs. 10 — Aufnahme gefunden haben.

Aus den erwähnten Vermerken der beiden technischen Re-

einer neuen Gemeinde-Ordnung insofern eine Aenderung erfahren, als die Bürgermeister und Beigeordneten in den Gemeinden von 25 000 und mehr Einwohnern aufgrund eines Vorschlages des Gemeinderathes durch kaiserliche Verordnung ernannt werden können; ebenso können Bürgermeister und Beigeordnete, die bis dahin ihr Amt unentgeltlich zu verwalten hatten, eine angemessene Besoldung erhalten.

Aehnlich liegen die Verhältnisse im Grossherzogthum Hessen. Weder Darmstadt noch eine andere Stadt des Grossherzogthums hat bis jetzt die Verfassung mit kollegialischem Magistrat. Der Bürgermeister ist die Obrigkeit und die Beigeordneten sind bestimmt, die Amtsgeschäfte, die ihnen der Bürgermeister aufträgt, zu besorgen und ihn in Behinderungsfällen zu vertreten. Da das Amt einer Magistratsperson nach Artikel 30 der Städteordnung für das Grossherzogthum Hessen unvereinbar ist mit jedem besoldeten Gemeindeamt, so kann der Stadtbaumeister oder ein anderer städtischer Beamter nicht Beigeordneter sein, wenn er sein Amt nicht niederlegt. Er kann auch nicht stimmberechtigtes Mitglied einer Kommission oder Deputation sein. In den Sitzungen dieser Körperschaften wird der Stadtbaumeister daher nur zur Auskunftertheilung und gutachtlichen Aeusserung eingeladen; Stimme hat er auch nicht in seinen Angelegenheiten.

Auch in Braunschweig ist der Stadtbaurath nicht Mitglied des Magistrats. Die Städte Bremen und Hamburg können hier nicht infrage kommen, da ihre Baubeamten sämtlich Staatsbeamte sind.

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, wie buntscheckig die Verhältnisse in bezug auf die Stellung der städtischen höheren Baubeamten im deutschen Vaterlande noch liegen und wie verdienstlich es ist, dahin zu streben, dass hier Wandel und klare der Bedeutung unseres Faches würdige Verhältnisse geschaffen werden. Inzwischen hat der von der Abgeordneten-Versammlung in Schwerin eingesetzte Ausschuss getagt und sich dahin geeinigt, dass, so dankenswerthe Aufschlüsse das eingegangene Material auch böte, es doch noch bei weitem nicht genüge. Man ist daher übereingekommen, einen Fragebogen auszuarbeiten und diesen den zunächst betheiligten Personen zur Beantwortung zu übersenden. Pbg.

ferenten in Verbindung mit dem Umstande, dass die beanstandeten Worte des § 43 Abs. 2 des früheren Entwurfs gestrichen worden sind, geht zur Gewissheit hervor, dass, als im Polizei-Präsidium die fraglichen Bestimmungen der §§ 5 und 14 der Baupolizei-Ordnung vom 15. Januar 1887 ihre gegenwärtige Fassung erhielten, es als selbstverständlich angenommen wurde, dass die Korridor-Abschlüsse nicht als Umfassungswände der Treppen im Sinne dieser Bestimmungen erscheinen. Es erhellt weiter daraus, dass notorisch vor und nach Erlass der Baupolizei-Ordnung von 1853 dergleichen Korridor-Abschlüsse im weitesten Umfange zugelassen worden sind, obwohl sie gleichmässige Bestimmungen über das Erforderniss massiver Treppen-Umschlusswände enthält und schon lange vorher solche für erforderlich erachtet wurden, ebenfalls unzweideutig, dass das Polizei-Präsidium vor 1890 diese Korridor-Abschlüsse als Umfassungswände der Treppen nicht angesehen hat.

In Rücksicht sowohl auf die Entstehungsgeschichte der betreffenden Bestimmungen sowie auf deren langjährige Handhabung durch das Polizei-Präsidium hat der Gerichtshof sich überzeugt gehalten, dass die Baupolizei-Ordnung vom 15. Januar 1887 in § 5a Abs. 2 den an den Treppenhodest unmittelbar anstossenden Korridor- (Flur-) Raum nicht zu den Räumen rechnet, in denen die Treppe liegt, dass diese Bestimmung nicht zwischen Treppenhodest und anstossendem Korridor (Flur) in der Weise unterscheidet, dass diejenigen massiven Wände, die den Raum, in dem die Treppen liegen, umschliessen, ihren Charakter als Treppen-Umschlusswände dadurch verlieren, dass eine Bretter- oder Glaswand zur Abtrennung von Treppenhodest und Korridor (Flur) vorangestellt wird. Wie im übrigen dergleichen Wände im Sinne der sonstigen Bestimmungen der Baupolizei-Ordnung über Scheidewände zu konstruieren sind, ist hier nicht zu erörtern, da das Polizei-Präsidium die angegriffene Verfügung lediglich darauf gestützt hat, dass dem Antrage des Klägers der § 5a Abs. 2 entgegenstehe.

Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896. Gruppe III (Bau- und Ingenieurwesen). Am 30. Juni beging die Gruppe III der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896 das Fest des Abschlusses der Arbeiten, der sich durch eine Reihe widriger Umstände bis 2 Monate nach der allgemeinen Eröffnung der Ausstellung hinzog. Es ist hier nicht der Ort, die wechselvollen Schicksale zu erzählen, durch welche sich die Aussteller der Gruppe III und namentlich der von ihnen erwählte Gruppenausschuss unter dem Vorsitze des Hrn. Reg.-Rth. Platz hindurchringen musste und auch mit seltener Ausdauer und Zähigkeit durchgerungen hat, um zu dem heute vor aller Augen stehenden schönen und unbestrittenen Erfolge zu gelangen. Es sei auch hier nicht im einzelnen auf das malerische und lebhaft

Bild eingegangen, welches die Ausstellung der Gruppe III dem Beschauer darbietet; dazu wird sich in einer noch folgenden Artikelreihe willkommene Gelegenheiten bieten. Es darf aber gesagt werden, dass sich das Berliner Baugewerbe nicht nur in durchaus würdiger Weise, sondern auch als auf einer solchen technischen Stufe stehend darstellt, dass es in vieler Beziehung unbestritten das erste des europäischen Kontinents genannt werden kann. Dieser durch den Vorsitzenden der Gruppe unternommenen Schätzung der Berliner Bautechnik wird die allgemeine Zustimmung nicht versagt bleiben. Als treuer Mitarbeiter des Vorsitzenden hat sich Hr. Arch. Kopp bewährt. Sämmtliche Arbeiten des Bauhofes im Betrage von 180 000 M. wurden durch das Baugewerbe unentgeltlich geliefert und es wurde damit von diesem eine Opferwilligkeit gezeigt, welcher die grösste Anerkennung gezollt werden muss.

Das Fest des Abschlusses der Arbeiten und der Eröffnung dieses Theiles der Ausstellung vollzog sich in angeregtester und zwanglosester Weise. Um 4 Uhr versammelten sich die Theilnehmer und ihre Damen im Festkleide im Bauhof, wo sie durch eine kurze Ansprache des Vorsitzenden begrüsst wurden. Derselben folgte ein paarweise geordneter Rundgang durch die Bauausstellung, von Fanfaren eingeleitet und durch dieselben beschlossen, hierauf eine Rundfahrt mittels der elektrischen Rundbahn durch die Gesamt-Ausstellung und schliesslich die Versammlung zu dem stimmungsvollen Festmahle im Restaurant der Marine-schauspiele. Die Reihe der Toaste eröffnete Hr. Stadtverordneter Esmann mit dem geschickt übergeleiteten Kaiserhoch. Ihm folgten als nicht minder geschickte und beifällig begrüsst Redner die Hrn. Reg.-Bmstr. Otto, Rathszimmermstr. Otto und Bmstr. Felisch als Vertreter des Arbeitsausschusses. Eine besondere Ehrung hatte die Gruppe ihrem Vorsitzenden durch Ueberreichung seiner von Hrn. Bildhauer von Uechtritz, der sich gleichfalls um das Zustandekommen des Bauhofes grosse Verdienste erworben hatte, modellirten Büste zugebracht. Dem lebhaften Festmahle folgten eine Bootfahrt auf dem Neuen See, eine heiter gestimmte Verlosung und ein fröhliches Tänzchen auf dem glatten Parkett des schönen Freihauses. Die Stimmung war so angeregt, dass es wohl möglich gewesen sein kann, dass der letzte Festgast dem ersten Ausstellungsbesucher des folgenden Tages die Hand gereicht hat. —

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Den Bau- und Betr.-Insp. bzw. Masch.-Insp. bei der Verwaltg. der Reichs-Eisenb. in Elsass-Lothringen, Brthn. Reh in Sablon, Schnitzlein in Luxemburg, Wachenfeld in Mülhausen, Benneger in Saarburg, Müllmann in Bischheim, Weltin in Strassburg i. E., Lachner in Saargemünd, Strauch in Mülhausen, Wolff in Montigny und Plass in Mülhausen ist der Rang der Räte IV. Kl. beigelegt.

Sachsen. Den Ob.-Finanzrthn. Bergmann und Neumann ist das Ritterkr. I. Kl. des Verdienst-Ordens; dem Betr.-Dir. Homilius und dem Brth. Palitzsch das Ritterkr. I. Kl. des Albrechts-Ordens verliehen.

Dem Fin.-Rath Bergk ist der Charakter als Ob.-Fin.-Rath verliehen; der Masch.-Dir. und Vorst. der Masch.-Ob.-Insp. Pagenstecher und der Betr.-Dir. Pfeiffer in Zwickau sind zu Finanzrthn. u. Mitgl. der Gen.-Dir. der Staats-Eisenb. ernannt.

Ernannt sind: Der Brth. Hoffmann bei der Masch.-Hauptverwaltg. zum Masch.-Dir. und Vorst. der Masch.-Ob.-Insp.; der Brth. Dr. phil. Ulbricht z. Betr.-Telegr.-Dir.; der Betr.-Insp. präd. Brth. Andrae in Dresden-Alstadt z. Betr.-Dir. in Zwickau und der Masch.-Insp. präd. Brth. Palitzsch in Dresden zum etatm. Brth. bei der Masch.-Hauptverwaltg. in Chemnitz.

Den Betr.-Insp. Wiechel, Rother und Schönleber und den Bauinsp. Schäfer und Faulhaber ist der Charakter als Brth. verliehen.

Der Bauinsp. Friedr. Bernh. Müller bei der Bauinsp. Leipzig II ist z. Betr.-Insp. in Dresden-Alstadt ernannt.

Versetzt sind in gleicher Eigenschaft: Die Bauinsp. Rohwerder b. d. Bauinsp. Leipzig I zum Ing.-Hauptb.; Menzner beim Sekt.-Bür. III für die Dresdener Bahnh.-Bauten zur Bauinsp. Leipzig II; Katzler in Annaberg zur Bauinsp. Leipzig I; Köhler in Geithain nach Annaberg; Hamm beim Ing.-Hauptb. zur Bauinsp. Geithain; Bake bei der Gen.-Dir. der Staats-eisenb. z. Abth. für die generellen Vorarb. für neue Eisenb.-Linien; Feige beim Sekt.-Bür. Stollberg zum Sekt.-Bür. Frauenstein; Gallus beim Sekt.-Bür. Alt-Chemnitz zum Sekt.-Bür. Wilsdruff; Heckel beim Sekt.-Bür. Olbernhau zum Sekt.-Bür. Nossen; ferner der Masch.-Insp. Lindner bei der Masch.-Hauptverwaltg. in Chemnitz zur Bez.-Maschinenmeisterei in Dresden.

Zu Bauinsp. sind ernannt: Die Reg.-Bmstr. präd. Bauinsp. Voigt, Decker, Winter, Müller und Pietsch. Der Bauinsp. Pietsch beim Sekt.-Bür. II für die Dresdener Bahnh.-Bauten ist in gl. Eigenschaft zum Sekt.-Bür. Klotzsche versetzt.

Der Masch.-Verwalter Beer in Chemnitz ist zum etatm. Masch.-Insp. bei der Bez.-Maschinenmeisterei in Chemnitz, der Reg.-Bmstr. Telle bei der Masch.-Ob.-Insp. zur Masch.-Verwaltg. Chemnitz versetzt.

Versetzt sind: Die Bauinsp. Voigt beim Sekt.-Bür. III für die Dresd. Bahnh.-Bauten zum Sekt.-Bür. Niederschlema; Decker b. d. Bez.-Bauinsp. Leipzig II zum Sekt.-Bür. Brandis; Müller beim Sekt.-Bür. Alt-Chemnitz zur Bez.-Bauinsp. Leipzig II und Winter bei der Bauinsp. Glauchau zum Bahnhofs-Umbau nach Hohenstein-Ernstthal. Die Reg.-Bmstr. Worgitzky b. Sekt.-Bür. Olbernhau zum Sekt.-Bür. Klingenberg; Bley b. Sekt.-Bür. Stollberg zum Sekt.-Bür. Zwönitz; Haase bei der Abth. für die generellen Vorarb. für neue Eisenb.-Linien der Gen.-Dir. der Staatseisenb. zugetheilt; Arndt bei der Bauinsp. Leipzig I zur Bauinsp. Greiz; Krah bei der Bez.-Bauinsp. Dresden-Neustadt zum Sekt.-Bür. II für die Dresd. Bahnh.-Bauten.

Der Ob.-Fin.-Rath Strick ist in den Ruhestand getreten.

Der Brth. Spangenberg ist gestorben.

Württemberg. Dem Eisenb.-Betr.-Bauinsp. Clausnitzer in Sigmaringen ist die Erlaubniss zur Anlegung des ihm verliehenen Ehrenkreuzes III. Kl. des fürstl. hohenzollernschen Hausordens ertheilt.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Dr. U. R. in A. Das Fluchtliniengesetz legt den Anwohnern nur die Verpflichtung zur Kostentragung für Erwerb des Strassenlandes und die erstmalige Herrichtung der Strasse in allen ihren Theilen auf. In den Entscheidungen des Ober-Verwaltungsgerichts (Berlin, Heymann) wovon bis jetzt 25 Bände erschienen sind, finden Sie Dutzende von Entscheidungen mitgetheilt, durch welche die fragliche Gesetzesvorschrift streng umgrenzt wird. Der Anlieger hat demnach keine Verpflichtung zur Tragung von Reparatur-, Unterhaltungs- oder Verbesserungskosten, wenn nur die erstmalige Herrichtung der Strasse so geschehen war, wie ortstatutarische Vorschrift oder Polizei-Verordnung es festsetzten oder — beim Fehlen einer Vorschrift — „Ortsüblichkeit“ oder Herkommen es fordert. Freilich sind die Fälle nicht selten, wo die Gemeindebehörden den Versuch unternehmen, etwas mehr aus den Anliegern herauszuschlagen, als wozu das Gesetz von 1875 die letzteren verpflichtet; der Erfolg ist, wenn die Sache im Verwaltungs-Streitverfahren durchgefochten wird, für die Gemeinde meist negativ.

Empfehlenswerthe Firmen für den Bezug von Photographien sind Amsler & Ruthardt in Berlin, Behrenstr.; C. Schmidt in Wien; G. Sommer in Neapel; Naya in Venedig und Gebr. Alinari in Florenz.

Hrn. Stdtbmstr. E. J. in D. Wenn keine besonderen Abmachungen getroffen sind, sind Sie nicht berechtigt, die Erstattung von Zureisekosten zu verlangen, wohl aber können Sie darum bitten.

Hrn. Arch. H. in B. Andere Kassen sind uns nicht bekannt, es sei denn, dass Sie sich an eine der zahlreichen Versicherungsgesellschaften wenden. —

Fragebeantwortungen aus dem Leserkreise.

Zur Frage des Mmstr. M. C. in B. in No. 44. Zementbelag ist nach meiner Erfahrung in Molkereien nicht haltbar, weil die Milchsäure ihn zersetzt, wie ich dies bereits vor etwa 15 Jahren beobachtet habe. Asphalt ist für die schweren scharfkantigen Milchkübel zu weich und nur in den Räumen zu verwenden, wo solche nicht stehen; sonst ist Thonfliesenbelag nothwendig.

v. Niederstetter, Baurath.

Man sieht von der Verwendung der Zementfliesen in neueren Molkereien ab in den Räumen, wo Milch oder Molke auf den Fussboden gelangen kann. Es hat sich ergeben, dass die Milchsäure die Zementplatten angreift und zersetzt. Ebenso werden gewöhnliche Sandsteinplatten nicht mehr verwendet, weil sie zu porös sind und Milchtheile aufsaugen und ein saurer Geruch entsteht. Man nimmt jetzt nur gebrannte Thonplatten, Granit, Schiefer oder Solenhofer (Jurakalk-) Platten. Dasjenige Geplätt ist vorzuziehen, welches die wenigsten Fugen erfordert, um möglichst leichte Reinhaltung zu erzielen. F. Marschall.

Offene Stellen.

Im Anzeigenthail der heut. No. werden zur Beschäftigung gesucht.

a. Reg.-Bmstr. und -Bfhr., Architekten und Ingenieure.

Je 1 Arch. d. Brth. Möckel-Doberau; Reg.-Bmstr. Louis Müller-Strassburg; Arch. Max Kuster-Hannover; Ullersdorfer Werke-Ullersdorf, Kr. Sorau N.-L.; E. 2515, Haasenst. & Vogler A.-G.-Karlsruhe; T. 644, E. 655 K. 660, L. 661, Exp. d. Dtsch. Bztg. — Je 1 Ing. d. d. Magistrat-Spandau; Dir. d. Priegnitzer Eisenb.-Gesellsch.-Perleberg; Brth. Thiem-Leipzig; Henning, Hartwich & Co.-Berlin W.; F. 2516, Haasenst. & Vogler A.-G.-Karlsruhe; R. 667, Exp. d. Dtsch. Bztg. — 1 Arch. als Lehrer d. d. Baugewerkschule-Buxtehude. — 1 Bauinsp. als Lehrer d. d. Dir. d. städt. Bauschule-Neustadt i. M.

b) Landmesser, Techniker, Zeichner usw.

Je 1 Landmess. d. d. Stadtbauamt-Remscheid; Reg.- u. Brth. Teubert-Potsdam; Landmess. von Elsner-Kyritz. — 1 Bfhr. d. D. 1347, Otto Thiele-Berlin SW. 46. — Je 1 Techn. d. d. kais. Werft-Danzig; kgl. Klosterbauinsp. I.-Hannover; Dir. d. Strassenbahnen-Hannover; kgl. Kreisbauinsp.-Wittstock; Magistrat-Burg b. Magdeburg; kgl. Garnis.-Bauinsp. Krebs-Wesel; kgl. Garnis.-Baubeamter-Würzburg; Landesbauinsp. Brinkmann-Greifswald; Dr. L. Grote-Uelzen; „Baufach“, Postamt-Dortmund; M. N. 186, Invalidendank-Dresden; G. 100, Haasenst. & Vogler A.-G.-Plauen; X. 648, Exp. d. Dtsch. Bztg. — 1 Maurerpolier d. M.-Mstr. Müller-Utenbruch b. Schköben. — Je 1 Zeichner d. d. Exp. d. Berliner Neuest. Nachrichten-Berlin; B. Z. 427, Rud. Mosse-Basel; M. 662, Exp. d. Dtsch. Bztg.

Berlin, den 8. Juli 1896.

Inhalt: Von der nationalen Ausstellung in Nishnij Nowgorod. — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten.

Von der nationalen Ausstellung in Nishnij Nowgorod.

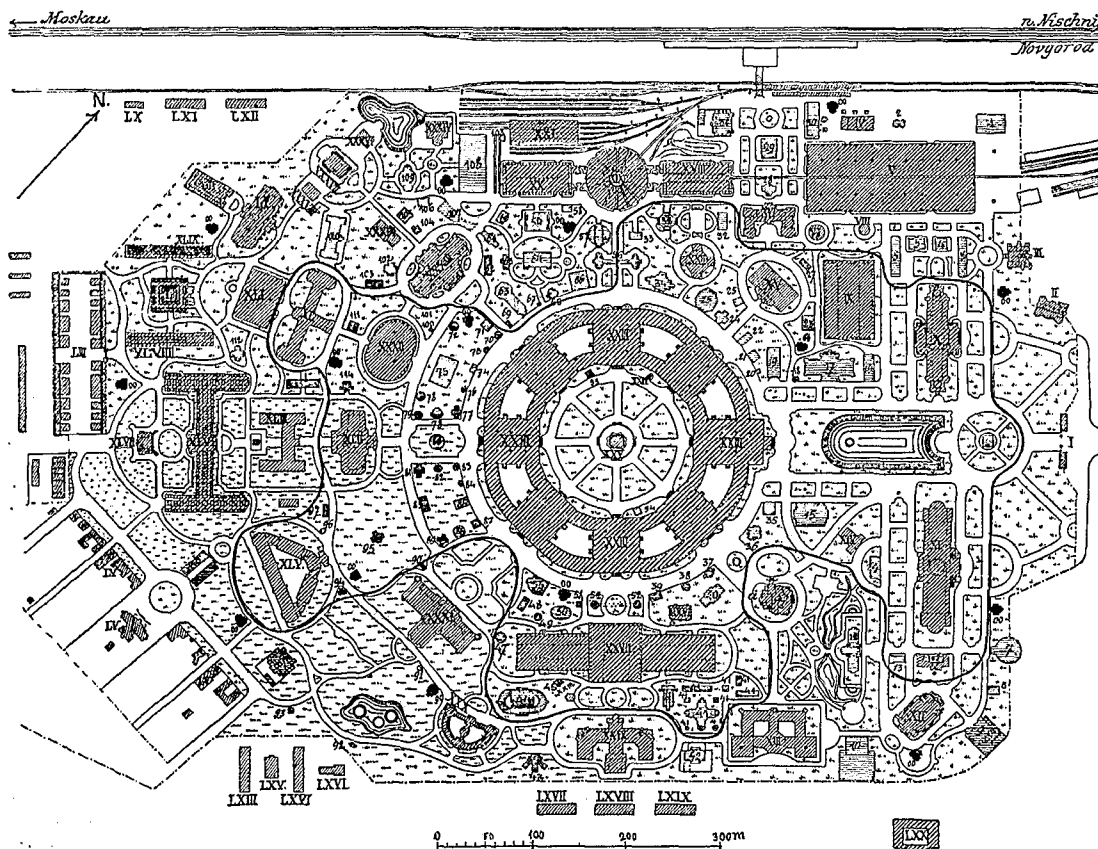
Selten hört man im westlichen Europa von der östlich von Moskau, in einer Entfernung, welche der zwischen Berlin und Köln etwa sich nähert, am Zusammenflusse der Oka und Wolga liegenden russischen Stadt Nishnij Nowgorod anders als in handelsverkehrlicher Beziehung sprechen. Und das begreift sich, wenn man erfährt, dass die im Herzen des europäischen Russland liegende Handelsstadt zu gewöhnlichen Zeiten etwa 75–80 000 Einwohner zählt, dass deren Zahl sich aber auf 200 000 und an einzelnen Tagen sogar auf 400 000 und darüber erhöht in der Zeit der etwa 40 Tage dauernden grossen Messe, die gleich der in Leipzig die kommerziellen Kreise des gesamten europäischen und einen nicht unbeträchtlichen Theil jener des asiatischen Russland in Bewegung setzt und namentlich durch letzteren Umstand den Mittelpunkt eines regen Handelsverkehrs zwischen Europa und Asien bildet. Wenn auch die fortschreitende Ausbildung der Verkehrsmittel die Bedeutung dieses Zentralmarktplatzes mehr und mehr beeinflusst, so konnte doch noch

ist. Das Flächenmaass der Ausstellung in Nishnij-Nowgorod übertrifft das der vorangegangenen Moskauer Ausstellung um das dreifache, aus welchem Umstände, wenn man will, die zunehmende Bedeutung dieser russischen Veranstaltungen erkannt werden kann.

Im Hauptgebäude sind die Gruppen Kunstgewerbe, Textilindustrie, Bergbau, Fabrikindustrie usw. untergebracht. Den vom Staat errichteten 55 Bauwerken und den von den Ausstellern erbauten 117 Pavillons wird Geschmack und auch nationale Eigenart nachgerühmt, wenngleich die allgemeine architektonische Gestaltung an westeuropäische Veranstaltungen gleicher Art erinnert und wenn auch die in Westeuropa sattsam bekannte triviale maurische, persische usw. Ausstellungs-Architektur mit ihrem oberflächlichen Scheincharakter bereits bis hierher vorgezogen zu sein scheint. Der Fortschritt der Zivilisation ist eben nicht aufzuhalten, das hat die Ausstellung der zentral-asiatischen Sektion erfahren, die man in einem maurischen Gebäude

eingerrichtet hat. Man schreibt es einem Mitgliede der Petersburger Akademie zu, welche letzte sich des künstlerischen Theiles der Ausstellung angenommen und versucht hat, derselben in Form und Farbe ein ursprüngliches Gepräge zu geben.

Von den zahlreichen grösseren und kleineren Bauwerken mögen nur einzelne erwähnt sein. Das Gebäude der Forstwirtschaft ist ein Holzbau mit Birkenrindenverkleidung; ein Gebäude nach dem Typus eines russischen Bauernhauses enthält Gegenstände des sibirischen, chinesischen und japanischen Handels; einen chinesischen Pavillon haben mit grösserem Aufwand die Kjachtascher Theehändler errichtet. Das hervorragendste Interesse mit Bezug auf die mit grossen Erwartungen unternommene Erschliessung des asiatischen Ostens des russischen Reiches besitzt die Ausstellung des sibirischen Eisenbahn-Unternehmens. Neben ihm ist



1894 die Gesamt-Werthsumme des zur Messe aufgestapelten Handelsgutes auf 175 Mill., die Umsatzsumme der 40 Jahrmarktstage auf $\frac{1}{2}$ Milliarde Rubel angegeben werden und es ist kein geringer Bruchtheil, der von dieser Summe auf Waaren des westlichen Europa und seiner Kolonien kommt. Es ist daher nicht die durch die Krönungsfeierlichkeiten auf Russland im allgemeinen gelenkte Aufmerksamkeit, die sich nebenher auch auf Nishnij Nowgorod und seine nationale Ausstellung richtet, sondern es ist das durch die Bedeutung des Ortes selbst hervorgerufene tiefere Handels-Interesse, welches das westliche Europa zur Beobachtung der Wirkungen der Ausstellung veranlasst. Die derselben hierdurch gegebene Bedeutung ist auch die Ursache der kurzen nachfolgenden Erwähnung.

Das Ausstellungsgelände der XI. nationalen gewerblichen Ausstellung in Nishnij Nowgorod liegt in einiger Entfernung westlich von der Stadt und besitzt eine Länge von etwa 1100 m bei einer Breite von etwa 760 m; der bedeckte Flächenraum beträgt annähernd 850 000 qm und erreicht somit nahezu das Flächenmaass der Pariser Weltausstellung des Jahres 1889. Auf diesem Gelände erhebt sich die XI. russisch-nationale Ausstellung. Ihre Vorgängerin, die X., fand 1882 in Moskau statt und von ihr übernahm man das zentral geordnete Hauptgebäude, welches nach dem bestehenden Plane, wohl die Ursache für die zentrale Anordnung der Ausstellung überhaupt gewesen

es die Maschinenhalle, die viel Beachtung findet. Die Abtheilung für Kunst ist unbedeutend, interessanter wieder die Wohlfahrts-Ausstellung.

Für eine Erwähnung an dieser Stelle bemerkenswerth ist jedenfalls noch die Gruppe Bau- und Ingenieurwesen, mit der die See- und Flussschiffahrt verbunden ist. In dieser Gruppe hat die „kais. russ. technische Gesellschaft“ eine für elektrische, chemische und mechanische Versuche bestimmte Versuchsstation eingerichtet, die unter der Leitung des Chemikers und Petersburger Universitäts-Professors Dr. Konowaloff steht und eine reiche Sammlung von Messinstrumenten und Prüfungsvorrichtungen enthält. Der hier besonders interessirenden Abtheilung für die Prüfung der Festigkeiten von Baumaterialien aller Art steht der auch im westlichen Europa bekannte Prof. Belejubski vor.

Auf andere Abtheilungen der im Hinblick auf ihre Vorgängerinnen reich beschickten, aber zunächst noch schwach besuchten Ausstellung, die ihre Glanzzeit während des Jahrmarktes erleben wird, des weiteren einzugehen, würde den engen Rahmen dieser flüchtigen Mittheilung überschreiten. Erwähnt sei nur noch, dass die wichtigsten Punkte des ausgedehnten Ausstellungsgeländes durch eine elektrische Rundbahn verbunden sind, wie sie in ähnlicher Weise die letzte Pariser Weltausstellung besass und wie sie auch auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896 angelegt ist.

Mittheilungen aus Vereinen.

Der Bad. Arch.- und Ing.-Verein hat seine diesjährige Landesversammlung am Sonntag den 21. Juni in Baden-Baden abgehalten. Nach 11 Uhr von den dortigen Mitgliedern, denen sich Hr. Geh. Rath von Geymüller und einige Badener Fachgenossen ergangener Einladung freundlichst entsprechend angeschlossen hatten, am Bahnhof empfangen, nahm nach kurzer Begrüssung die Versammlung zunächst in zwei Gruppen die programmgemässe Besichtigung vor.

Während die Mehrzahl der Theilnehmer unter Führung der Hrn. Bahnbauinsp. Hergt und Bahnarch. Lutz sich eingehender Betrachtung der erweiterten Verkehrsanlagen und des nach den Plänen des † Ob.-Brth. Heinrich errichteten neuen Empfangsgebäudes widmete, folgte eine wagemuthige Schaar von Auserlesenen Hrn. Brth. Williard an die 1 km entfernte Dreieichenkapelle nach Badenschauern. Die eigenartigen Bedingungen dieses kleinen, in frühgothischem Styl errichteten Bauwerks hatten einestheils Festhalten am Kapellencharakter und anderentheils die Eignung zur Benützung für pfarrgemeindliche Funktionen in sich zu vereinigen verlangt, ein so seltenes Programm, dass dessen versuchte Lösung vorzuführen, wohl gerechtfertigt erschien. Um die kapellenartige Einheit des durchweg gewölbten, im Lichten 9 m weiten Raumes von 4 Jochen mit halbsechseckigem Chorschluss durch Einbauten nicht zu beeinträchtigen, hat der Architekt die zum Pfarrgottesdienst erforderlichen Einrichtungen für Taufstein, Beichtstuhl, Orgel und Sängerkor in ein die beiden mittleren Joche umfassendes einseitig angeordnetes, zweigeschossiges Nebenschiff verlegt, dessen ebenes Geschoss aus dem ebenfalls seitlich gestellten Glockenthurm zugänglich ist. Dieses Motiv verhalf nicht nur dem Aeusseren durch Radfenster und Giebelkrönungen zu einer mannichfachen Belebung seiner hauptsächlich in Betracht kommenden Schauphase, sondern es schuf auch für das Innere durch die Doppeltheilung nach der Höhe einen auf die Raumbetheiligung sehr günstig wirkenden Maassstab.

Die fachmännische Einsicht konnte sich der Wahrnehmung nicht verschliessen, dass durch die, unter einem unabwiesbaren Zwang des Bauherrn gegen Wunsch und Willen des Architekten geschehene nachträgliche Einfügung einer weiteren Empore in den Hauptraum über dem Portal die Reinheit des ursprünglichen Bagedankens wesentlich getrübt erscheint, wenn auch anerkannt wurde, dass die kraftvolle Behandlung dieser Bühne als eingestelltes, selbständiges, energisch gegliedertes Möbel mit der der räumlichen Innenwirkung angethanen Gewalt wieder etwas zu versöhnen geneigt macht.

In sauberster Schichtenmauerung aus Leisberger Stein, einem hellrothvioletten körnigen Porphyr (Oosit) und gelbgrauen Werksteinen aus den Brüchen bei Kürnbach in gediegenster Weise durchgebildet und ausgeführt, lässt der Bau nur in der Wahl des Werksteins, für welchen auf rothes Material als zu theuer verzichtet werden musste, die finanzielle Beschränkung unangenehm hervortreten. Es macht sich dies insbesondere bei dem Thurm geltend, der vom Glockengeschoss ab sammt Dachpyramide ganz aus gelbem Werkstein besteht und sich daher vom Unterbau zu scharf abtrennt. Im übrigen wird die durch und durch monumentale Ausbildung der Architektur und aller Einzelheiten des Inbaues dem Gedanken an Knappheit der Baumittel jeden Boden entziehen und es musste daher die Mittheilung überraschen, dass der Aufwand — ohne Hochaltaufsatz und nachträgliche Orgelbühne — einschliesslich musivischer Fenster-Verglasungen, Gestühl, Dekorationsmalerei usw. im Ganzen 50 000 M. und für 1 cbm Bauraum 17 M. nicht erreicht hat.

Die getrennt Marschierenden vereinigte von 12 bis 1 Uhr ein siegreiches Scharmüttel gegen einen gemeinschaftlichen Feind, dem unter dem schirmenden Laubdach der luftigen Terrasse des Schützenhauses ein vorläufiges Ziel gesteckt wurde. Leiblich gestärkt, vom frischen Odem des üppig bewaldeten Friesenbergs naturalistisch angehaucht und von der klassizistischen Strenge der goldüberdachten Klenze'schen Schöpfung — der griechischen Kapelle —, die vom Bergesgipfel ernst herübergrüsste, in die vornehme Kühle stylistischer Gemessenheit zurückversetzt, wurde alsbald nach 1 Uhr in die geschäftliche Verhandlung im grossen Saale des Rathhauses eingetreten.

Der Vorsitzende, Hr. Brth. Williard, eröffnete die Versammlung mit einem kurzen Begrüssungswort, an welches anschliessend unser Mitglied Hr. Arch. und Gemeinderath A. Klein in Vertretung des Hrn. Ob.-Bürgermeisters. Gönner einem Willkommengruss der Stadtbehörde in warmer Empfindung Ausdruck verlieh, während der Vorsitzende Namens der Anwesenden für die dargebotene Gastfreundschaft dankend erwiderte.

Vor Eintreten in die Tagesordnung brachte das Präsidium die Stellung zur Sprache, welche der Verband der bad. Arch.- und Ing.-Vereine zu der bevorstehenden Feier des 70. Geburtstages unseres erhabenen Landesfürsten einzunehmen habe, wobei man sich auf die Ueberreichung einer künstlerisch ausgeführten Adresse einigte und den Vorstand mit dem Vollzug des Beschlusses beauftragte.

Die nach Angelegenheiten des Verbandes der deutschen

Arch.- u. Ing.-Vereine und solchen der badischen (Bezirks-) Vereine sich gliedernde Tagesordnung fand in allen 10 Punkten geordnete Erledigung. Insbesondere wurde die dem badischen Vereine vom Verband übertragene Beurtheilung von 19 eingelaufenen Vereinsgutachten: „Die Grundsätze für das Verfahren bei öffentlichen Wettbewerben“ in der unter Berücksichtigung der geeignetsten Vorschläge der Einzelvereine gebildeten neuen Fassung, welche im Druck vorliegt, von Prof. Neumeister begründet und von der Versammlung einstimmig angenommen.

Auch der Vorschlag unseres mittelh. Bezirks betr. Revision der Norm zur Berechnung des Honorars, welcher ebenfalls nebst einem Rundschreiben in Druck gelegt wurde, hatte sich — abgesehen von einigen wenigen von Ob.-Brth. Baumeister, Prof. Hanser, Stadtmstr. Thoma u. a. in der anschliessenden Besprechung hervorgehobenen Punkten, welche in der Abgeordneten-Versammlung zur Sprache gelangen werden — der allgemeinen Billigung zu erfreuen und fand — nach den eingehenden Erläuterungen durch Arch. Moser — als Ganzes widerspruchslöse Zustimmung.

Die Mittheilungen über die Verbandsarbeit „Das deutsche Bauernhaus“ haben innerhalb unseres Vereins einen betrübenden Stillstand geoffenbart. Die drohende Versumpfung wird um so beschämender empfunden werden müssen, als Baden bei energischer Betreibung dieser nationalen Aufgabe so viel Aussicht auf lohnende Ausbeute verspricht.

Ein vom Mittelh. Bezirk ausgehender Antrag: „der Landesverein wolle an die grossh. Regierung die ehrerbietige Bitte richten, dass in hierzu geeigneten Fällen zur Lösung von Aufgaben des Hoch- und Tiefbaues der Weg des öffentlichen Wettbewerbes beschritten werde“, wurde, von Arch. Billing erörtert, einstimmig zum Beschluss erhoben.

Die Berichte der Vorstände der Bezirks-Verbände hatten zumtheil über ungünstige örtliche Verhältnisse, insbesondere die über grössere geographische Gebiete zerstreuten Wohnsitze ihrer Mitglieder zu klagen, wodurch ihnen die Entfaltung geregelter Vereinsthätigkeit sehr erschwert wird. Es vermochte deshalb nur unser Oberrh. Bezirk (Freiburg) und der Mittelrheinische (Karlsruhe), in welchen eine grössere Zahl von Mitgliedern in den Vororten vereint sind, eine lebhaftere Thätigkeit zu entwickeln. Während in Freiburg fünf Versammlungen theils wissenschaftlicher, theils geselliger Art und einige Besichtigungen — darunter der neuen Herz-Jesu-Kirche von Meckel — stattgefunden haben, hat es Karlsruhe in 10 Arbeitsmonaten auf 14 zumtheil gut besuchte Versammlungen mit fachwissenschaftlichen Vorträgen (2 von Ob.-Brth. Baumeister, je 1 von Reg.-Rath Wiener, Reg.-Bmstr. May, Hofrth. Prof. Dr. Lehmann, Reg.-Bmstr. Statsmann) und Vorführungen baukünstlerischer Arbeiten (Strassburger Synagogen-Entwürfe von Prof. Levy, Prof. Hanser's Pläne und Modell zur Rhein. Kreditbank, Kehler Brückenportal-Entwürfe von Prof. Bischoff, Billing, Ratzel, Kuder & Müller u. a.), ferner zu eingehender Behandlung verschiedener auf dem Arbeitsplane des Verbandes stehender Fragen und besonderer Aufgaben, insbesondere über den Bauschwindel, das Verfahren bei öffentl. Wettbewerben, Norm zur Berechnung des Honorars usw. gebracht und daneben der Neuaufstellung der Karlsruher Bauordnung eine hingebende Thätigkeit zugewendet.

Der Verein war ferner in Gemeinschaft mit dem Bezirksverein deutscher Ingenieure im Spätherbst v. J. zur Besichtigung der elektrischen Kraftübertragungs-Anlagen der Grossh. Eisenbahn-Hauptwerkstätten eingeladen und machte davon ausgiebigen Gebrauch. Am 20. Mai d. J. fand unter Führung von Brth. Wasmer die Besichtigung des Mannheimer Rheinhafens und der zugehörigen Gebäude-Anlagen, des Silospeichers und der Betriebs-Einrichtungen nebst der elektrischen Zentrale statt.

Unter Hinweis auf ein stetiges, wenn auch langsames Wachsthum (von 261 auf 266 Mitglieder) und auf den guten Gesundheitszustand unserer Vereinsgenossen dürfen wir sonach mit Befriedigung auf das abgelaufene 27. Vereinsjahr zurück- und mit frohen Hoffnungen dem kommenden entgegen blicken. Möge es ein arbeitsreiches und gesegnetes sein!

Zum Ort der nächstjährigen Landesversammlung wurde — in der Erwartung, dass dadurch dem See- und Oberrhein. Verband zahlreichere Betheiligung ermöglicht ist bezw. von deren Mitgliedern werde bethätigt werden, Badenweiler bestimmt.

Nach den Mittheilungen der Bezirks-Vorstände, welche auf Anregung des Gesamt-Vorstandes Fühlung mit den Gemeindebehörden unserer grösseren Städte genommen hatten, machen sich Mannheim, Freiburg, Baden und Konstanz in rühmlichem Wettstreit die Ehre streitig, die 1898er Wanderversammlung des Verbandes in ihren Mauern zu beherbergen. Die Versammlung nahm hiervon zum Bericht an den diesjährigen Abgeordnetentag mit lebhafter Befriedigung Kenntniss und beschloss nach eingehender Erörterung mit allen gegen 1 Stimme, Freiburg in Vorschlag zu bringen.

Nachdem Hr. Bahnbauinsp. Stolz über den Stand der Vereinskasse berichtet, die Abhör durch die Hrn. Baumann und Blum-Neff seine Rechnung in mustergiltiger Ordnung befanden

hatte und ihm Entlastung und Dank ertheilt war, fand noch die Vorstandswahl statt, bei welcher Brth. Williard und Prof. Hanser sich dem wiederholten Vertrauen auf Andringen nicht entzogen, während für den die Wiederwahl infolge Geschäftsüberlastung ablehnenden Hrn. Stolz der Grossh. Reg.-Bmstr. Hr. Hauger neu hinzutrat.

Die Vertretung des Vereins auf der Abgeordneten-Versammlung wird mit dem Vorsitzenden Hr. Obring. Ihm ausüben.

Mit dem Dank an die Versammlung für geduldiges Ausharren und erspriessliche Mitarbeit fand die geschäftliche Verhandlung um 1/4 nach 4 Uhr ihren Abschluss, um für den Rest des Tages den Freuden der Tafel und des kollegialen Verkehrs die ihnen gebührenden Rechte einzuräumen.

Um 1/2 5 Uhr vereinigte ein fröhliches Festmahl in den kühlen Sälen des Konversationshauses aufs neue die Schaaeren der Theilnehmer. Nachdem der Vorsitzende auf dem als stimmungsvollen Hintergrund entfalteten Banner von Heimath und Vaterland mit dem „technisch geschulten Männern eigenen tiefen Respekt vor Ordnung, Sitte und Gesetz und mit der hohen Achtung, Liebe und Bewunderung für Pflichttreue, Regentenweisheit und Kraft“ auf Kaiser und Grossherzog getoastet und unser lieber demokratisch angehauchter Delisle einige Proben aus der reichen badischen Schatzkammer zu einem Hoch auf Land und Leute verwerthet hatte, verhalfen die humoristischen Reden von Ratzel auf den Vorstand und von Hanser in Erwiderung darauf mit ihrer geistvollen Glossirung einiger Vereinschwächen der ungebundenen Heiterkeit zum sprudelnden Ausdruck. Die Abendfrische des unvergleichlich herrlichen Sommer-tages lockte die Gesellschaft in die offene Halle, wo bei dampfendem Mokka die blauen Ringeln ringsum entzündeter havannasischer Brandopferstengel mit einer würzigen Waldluft um die Herrschaft rangen.

Die Gunst der längsten Tage gestattete in voller Erfüllung des Programms, auch noch die Besichtigung des Kaiserin Augusta-Bades von Ob.-Baudir. Durm vorzunehmen, die unter der freundlichen Führung des Hrn. Bauinsp. Kredell bei der zweckentsprechenden vornehmen und reichen Ausgestaltung dieses Musterbades den Theilnehmern einen hohen Genuss gewährte. — Rastlos rollend bröckelte die Zeit allmählich am Stand der gemüthlichen Vereinigung, bis die letzten Abend- und Nachtzüge die Theilnehmer nach allen Richtungen entführt hatten. Zurück blieb eine schöne Erinnerung und der Wunsch frohen Wiedersehens im nächsten Jahr. W.

Vermischtes.

Ein Beitrag zum Submissionswesen. Die Stadt Kösen hat ihre Wasserleitung ausgeschrieben und zwar das gesammte Rohrnetz mit allem Zubehör — imganzen ist für Lieferung und Arbeiten ein Betrag von etwa 40 000 M festgesetzt. Dabei wird dem Unternehmer folgendes zugemuthet: 1. Stellung einer Kanton von mindestens 20 % (§ 13 der Bedingungen) = 8000 M, 2. der Unternehmer muss nach Abrechnung einen Theil der Vertragssumme, dessen Höhe er in seinem Angebot anzugeben hat, jedoch nicht unter 5000 M als weitere Garantie stehen lassen (§ 16 der Bedingungen) = 5000 M, zusammen 13 000 M, d. h. rd. ein Drittel der Bausumme. Dieser Betrag bleibt während der Haftzeit, also 5 Jahre lang stehen. Die Bezahlung der ausgeführten Arbeiten erfolgt 1/2 Jahr nach der Abnahme des fertigen Baues. Die Bauzeit beträgt 4 Monate, mithin bleibt das Kapital von 40 000 M 10 Monate stehen, was bei 6 % einen Zinsverlust von 2000 M ergibt. Ferner ist der Zinsverlust der obigen 13 000 M für 5 Jahre und für eine Zinsdifferenz von nur 2 % = 1300 M, in Summa 3300 M. Nach § 4 der Bedingungen wird der Zuschlag ausserdem noch von den „gewährten Garantien“, also von der Höhe der oben zu 2 erwähnten Summe abhängig gemacht.

Der in diesen Daten zum Ausdruck kommende absolute Mangel an Vertrauen wird gewiss viele tüchtige Unternehmer von der Betheiligung abgeschreckt haben, umsomehr, als die Höhe der angebotenen Garantiesumme an sich noch keine Sicherheit für gute Ausführung gewährt. Die oft gerügten Missstände in dem bestehenden System der Verdingung treten hier so recht zutage.

Die kgl. technische Hochschule zu Hannover zählt im laufenden Studienjahre 1064 Besucher, gegen das Vorjahr 103 mehr. Unter ihnen sind 711 Studirende (gegen 641 im Vorjahr), 254 Hospitanten mit vollem Studium (gegen 218 des Vorjahres) und 99 (gegen 102) Hospitanten für einzelne Fächer. Auf die Abtheilung für Architektur kommen insgesamt 162 (137), für Bauingenieurwesen 196 (203), für Maschinen-Ingenieurwesen 326 (292), für Chemie und Elektrotechnik 314 (283) und für allgemeine Wissenschaften 66 (46) Besucher. 779 Besucher sind aus Preussen, 184 aus den übrigen Staaten des deutschen Reiches, 101 aus nichtdeutschen Ländern. Von diesen sandten die meisten Besucher Norwegen (28), Amerika (18), Russland (15), die Niederlande (12) und England (9).

Statistik der Kgl. Technischen Hochschule zu Berlin. S.-S. 1896.		Abtheilung für						Gesamtzahl
		Architektur	Bau-Ingenieur- wesen	Maschinen- Ingenieurwesen	Schiff- u. Schiffs- maschinen-Bau	Chemie und Hüttenkunde	Allgemeine Wissenschaften	
I. Lehrkörper:								
1. Etatsmässig angestellte Professoren, bezw. selbständige, aus Staatsmitteln remunerirte Dozenten		19	9	12	4	14	15	73
2. Privatdozenten, bezw. zur Abhaltung von Sprachstunden berechnigte Lehrer		15	3	9	—	11	21	59
3. Zur Unterstützung der Dozenten bestellte Assistenten		60	20	43	2	17	16	158
II. Studirende:								
Im 1. Semester		58	51	54	1	16	1	181
2. "		28	40	170	32	26	—	296
3. "		49	58	82	6	12	—	157
4. "		88	88	164	31	22	—	293
5. "		84	49	81	1	16	—	136
6. "		28	47	167	24	13	—	279
7. "		38	42	37	2	6	—	120
8. "		25	33	129	13	9	—	214
in höheren Semestern		53	62	70	22	9	—	216
Zusammen		351	425	854	132	129	1	1892

Für das Sommer-Semester 1896 wurden							
a) Neu immatrikulirt	67	60	63	1	23	1	215
b) Von früher ausgeschiedenen Studirenden wieder immatrikulirt	5	4	6	—	1	—	16

Von den 215 neu immatrikulirten Studirenden sind aufgenommen worden:							
a) aufgrund der Reifezeugnisse v. Gymnasien	35	30	18	—	6	—	89
b) „ „ „ v. Realgymnasien	24	21	14	—	7	1	67
c) „ „ „ v. Oberrealschul.	5	4	3	—	4	—	16
d) „ „ „ bezw. Zeugnisse von ausserdeutschen Schulen	1	3	5	—	4	—	13
e) aufgrund des § 41 des Verfass.-Statuts	2	2	23	1	2	—	30
Zusammen	67	60	63	1	23	1	215

Von den Studirenden sind aus:							
Belgien	—	—	1	—	—	—	1
Bulgarien	—	1	—	—	—	—	2
Frankreich	—	—	1	—	—	—	1
Grossbritannien	—	—	3	1	—	—	4
Holland	—	1	3	1	—	—	5
Luxemburg	—	—	—	—	8	—	8
Norwegen	2	3	10	1	1	—	17
Oesterreich-Ungarn	2	5	7	1	7	—	22
Portugal	—	—	1	—	—	—	1
Rumänien	—	9	2	—	—	—	11
Russland	1	1	58	3	25	—	88
Schweden	—	—	1	—	—	—	1
Schweiz	—	2	1	—	—	—	3
Serbien	—	—	2	1	—	—	4
Spanien	—	1	—	—	—	—	1
Vereinigte Staaten von Nordamerika	1	1	4	2	—	—	8
Guatemala	—	—	1	—	—	—	1
Mexiko	—	—	1	—	—	—	1
Argentinien	—	1	—	—	—	—	1
Chile	—	—	1	—	—	—	1
Japan	—	—	1	1	1	—	3
Zusammen	71	25	99	11	42	—	184

III. a) Hospitanten, zugelassen nach § 34 des Verfassungs-Statuts: in der Abtheilung für Architektur 131, Bau-Ingenieurwesen 24, Maschinen-Ingenieurwesen 242, Schiff- u. Schiffsmaschinenbau 16, Chemie und Hüttenkunde 32, insgesamt	445
Ausländer befinden sich unter denselben 34 (1 aus Dänemark, 4 aus England, 4 aus den Niederlanden, 4 aus Norwegen, 2 aus Oesterreich, 6 aus Russland, 5 aus Schweden, 2 aus der Schweiz, 4 aus dem Ver. St. Nordamerikas, 1 aus Guatemala, 1 aus Brasilien.)	
b) Personen, berechnigt nach § 35 des Verfassungs-Statuts zur Annahme von Unterricht u. zwar: Kgl. Reg.-Bfhr. 6, Stud. der Kgl. Friedr.-Wilh.-Univers. zu Berlin 89, der Bergakademie zu Berlin 4, der Landwirthsch. Hochschule zu Berlin 3, insgesamt	102
c) Personen, denen nach § 36 des Verfassungs-Statuts gestattet ist, dem Unterricht beizuwohnen (darunter 27 kommandirte Offiziere und Maschinen-Ingenieure der Kaiserl. Marine)	74
Zusammen	621

Hierzu Studirende 1892

Gesamtzahl der Hörer, welche für das Sommer-Semester 1896 Vorlesungen angenommen haben

Charlottenburg, den 18. Juni 1896.

Der Rektor: Müller-Breslau.

Preisbewerbungen.

Der Wettbewerb um Entwürfe für eine niederösterreichische Landes-Siechenanstalt in Mauer-Oehling wird unter Bedingungen erlassen, welche den bei deutschen Wettbewerben üblichen Bedingungen wenig entsprechen und daher kaum eine nennenswerthe Betheiligung reichsdeutscher Architekten zurfolge haben werden. An Zeichnungen werden verlangt: ein Lageplan 1:250, in welchen die Gartenanlagen, Wege, Kanäle und Wasserleitungs-Haupttröhren einzutragen sind. Da das infrage kommende Gelände eine Länge von etwa 1500 m besitzt, so würde, wenn kein Druckfehler vorliegt, die Länge des Lageplans mehr als 7 m zu betragen haben. Die Grundrisse, Hauptschnitte und Fassaden der infrage kommenden

Gebäude sind in dem Maasstab 1:100 aufzutragen. In die Grundrisse sind die Heizungs-, Ventilations-, Wasserversorgungs-, Hauskanalisations-Anlagen und unter Umständen die Leitungen der elektrischen Beleuchtung, in den Küchengrundriss, wie in den Grundriss des Wäscherei-, Kessel- und Maschinenhauses die maschinellen Anlagen einzuzuzeichnen. Ferner sind zu liefern die Typen der Heizungs- und Ventilations-Anlagen, der Wasserversorgungs-Objekte, der Kläranlage und der Fenster für die Tag- und Schlafräume in den Krankenpavillons und für die Einzelzimmer. Aehnliche zu weit gehende Zumuthungen stellt der Erläuterungsbericht, der sogar verlangt, die Leistungsfähigkeit der maschinellen Anlagen wissenschaftlich nachzuweisen. Ferner ist vorgeschrieben, dass die Einzel- oder Konstruktionspläne in einem der möglichsten Deutlichkeit entsprechenden grösseren Maasstabe angefertigt werden. Und das alles für 5, bzw. 3, bzw. 2000 Kronen, wobei allerdings die Aussicht eröffnet ist, dass der Landesausschuss von Niederösterreich nicht preisgekrönte Arbeiten zu einem noch zu vereinbarenden Betrage ankaufen kann. Es giebt Zumuthungen, die so sehr der sachlichen Kenntniss entbehren, dass man ihnen gegenüber völlig entwarfnet ist. In einer solchen Lage befinden wir uns den Bedingungen des inrede stehenden Preisausschreibens gegenüber. Bedarf es da noch der dringendsten Mahnung selbst an die österreichischen Fachgenossen, sich der Theilnahme an einem so seltsamen Wettbewerb zu enthalten? Die Last der Bedingungen wird nicht durch die Aussicht erleichtert, dass die Pläne des zur Ausführung angenommenen Entwurfes, dessen Wahl sich der Landesausschuss in jeder Weise vorbehält, unter Zuziehung des betreffenden Verfassers verfasst werden, umsomehr nicht, als ausdrücklich ausgesprochen ist, dass kein Preisbewerber die Leitung der Ausführung beanspruchen darf, da diese dem niederösterreichischen Landesbauamte zusteht und der Planfertiger also noch Gefahr läuft, seine Entwürfe in fremder Weise ausgeführt zu sehen. Wir glauben, dass es nach alledem kaum einer Betrachtung des Bauprogramms bedürfen wird.

Wettbewerb für eine feste Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Worms. Das Preisgericht hat folgenden Entwürfen Preise zuerkannt: Den ersten Preis von 10 000 *M* dem Entwurf mit dem Kennwort „Eisenbahnbrücke Worms“. Verfasser sind die Gesellschaft Harkort, Duisburg im Verein mit Prof. G. Frentzen in Aachen und der Firma R. Schneider in Berlin. Den zweiten Preis von 6000 *M* dem Entwurf mit dem Kennwort „Rheinpfalz“. Die Verfasser sind die Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg, Filiale Gustavsbau, im Verein mit Grün & Bilfinger in Mannheim und Karl Hofmann, Brth. und Stadtmstr. in Worms. Ein dritter Preis von 3000 *M* wurde zuerkannt dem Entwurf mit dem Kennwort „Bogen“. Verfasser sind die Maschinenfabrik Esslingen in Esslingen (Ob.-Ing. J. Kübler), Ob.-Ing. E. A. Menzel in Elberfeld-Ludwigshafen, Arch. Otto Rieth in Berlin. Einen gleichen Preis erhielt der Entwurf mit dem Kennwort „Eisenbahn“. Verfasser sind die Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg, Filiale Gustavsbau und Prof. Konradin Walther, Nürnberg.

In dem Wettbewerb um Entwürfe für eine Wasserversorgung der Stadt Bunzlau fiel der 1. Preis von 600 *M* dem Entwurfe „Αριστον μιν υδωρ“ zu, als dessen Verfasser sich Hr. Ing. Ferd. Marsch in Leipzig ergab. Den 2. Preis von 400 *M* erhielt der Entwurf mit dem Kennwort „Bismarck“ des Hrn. Ob.-Ing. Max R. Zechlin in Thorn. Sämmtliche eingegangenen Entwürfe sind vom 6. bis 12. Juli täglich von 2–6 Uhr im grossen Sitzungssaale des Rathhauses öffentlich ausgestellt.

Wettbewerb St. Ansgarkirche Kiel. Verfasser des zur ersten Wahl gelangten Entwurfes mit dem Kennworte „Luther“ sind die Hrn. Fritz und Wilhelm Hennings in Charlottenburg.

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Der Mar.-Int. u. Brth. Krafft ist z. kais. Adm.-Rath u. Hilfsrath im Reichs-Mar.-Amt ernannt.

Dem Mar.-Schiffbauinsp. Schwarz zu Wilhelmshaven ist die Erlaubniss zur Anleg. der ihm verlieh. 3. Stufe der III. Kl. des kais. chines. Ordens des doppelten Drachen erteilt.

Dem Postbrth. a. D. Neumann in Erfurt ist die Erlaubn. zur Anleg. des ihm verliehenen Komthurkr. II. Kl. des herz. sachs. ernestinischen Hausordens erteilt.

Der Garn.-Bauinsp. Herzfeld in Graudenz wird zum 1. Okt. in die Lokal-Baubeamtenstelle nach Metz IV. und der Garn.-Bauinsp. Hausknecht in Danzig, zum 1. Juli nach Thorn versetzt.

Der kgl. pr. Reg.-Bmstr. Lütjohann ist z. Kanal-Bauinsp. u. der kgl. pr. Reg.-Bmstr. Blenkinsop z. Masch.-Bauinsp. b. dem kais. Kanal-Amt ernannt.

Bayern. Die Bez.-Ing. bei den pfälz. Eisenb. Weber in Landau u. Schleicher in Neustadt a. d. H. sind zu Ob.-Ing. ernannt.

Preussen. Dem Dir. der Kunstgewerbeschule zu Frankfurt a. M., Prof. Luthmer, ist der Rothe Adler-Orden IV. Kl., dem Arch. Haenle zu Frankfurt a. M. der kgl. Kronen-Orden IV. Kl. verliehen.

Techn. Hochschule zu Berlin. Der Privatdoz. a. d. kgl. Universit. zu Berlin, Prof. Dr. Rubens, ist zum Dozenten ernannt und ist dems. vom 1. Okt. d. J. ab ein vierstündiges Jahreskolleg über Experimental-Physik, sowie die selbständ. Abhaltung physikal. Uebungen übertragen. — Die Wahl des etatm. Prof., Geh. Reg.-Raths Dr. Hauck, zum Rektor für das Amtsjahr vom 1. Juli 1896 bis dahin 1897 ist bestätigt. Als Abth.-Vorst. für das Amtsjahr 1896/97 werden thätig sein: Prof. Hehl f. d. Abth. für Architektur; Prof. Dietrich f. d. Abth. für Bauing.-Wesen; Geh. Reg.-Rath Prof. Dr. Slaby f. d. Abth. für Masch.-Ing.-Wesen; Wirkl. Admir.-Rath Prof. Görris f. d. Abth. für Schiff- u. Schiffsmasch.-Bau; Prof. Dr. Weeren f. d. Abth. für Chemie und Hüttenkunde und Prof. Dr. Hettner f. d. Abth. für allgem. Wissenschaften.

Techn. Hochschule zu Hannover. Als Abth.-Vorst. auf die Amtsdauer 1. Juli 1896/97 sind bestätigt worden: Für Architektur der Prof. Geh. Reg.-Rath Köhler; für Bauing.-Wesen Prof. Dr. Jordan; für Masch.-Ing.-Wesen Prof. Riehn; für chemisch-techn. und elektrotechn. Wissenschaften Prof. Dr. Seubert; für allgem. Wissenschaften Prof. Dr. Rodenberg. Ausser den genannten Abth.-Vorst. und dem zeit. Rektor, Prof. Frank, wird der Senat der Hochschule noch aus den von der Gesamtheit der Abth.-Kolleg. gewählten drei Senatoren, den Prof. Mohrmann, Geh. Reg.-Rath Launhardt und Geh. Reg.-Rath Dr. Kohlrausch bestehen.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Stadtmstr. G. in M. Das Rechtsverhältniss zwischen der Stadt als Strassen-Eigenthümerin und den Anliegern ist grundsätzlich kein anderes als dasjenige zwischen zwei beliebigen Nachbarn. Die Verhältnisse an der Grenze sind mit Bezug auf künstliche Erhöhungen und Vertiefungen an der einen Seite durch §§ 185–188 I. 8 Allgem. Landrechts geregelt, demnach besteht zu einseitigen Erhöhungen, wenn fremder Boden herzugeführt wird, kein Recht und es ist für verursachte Beschädigungen am Eigenthum des Nachbarn Ersatz zu leisten. Freilich würde der Nachweis einer Beschädigung zu führen sein; ob dieselbe im fraglichen Falle vorliegt, kann nach der Skizze nicht sicher beurtheilt werden, ist aber wahrscheinlich. Einige nähere Aufschlüsse zur Sache können Sie aus Müller, „Das Baurecht“, Berlin 1883, auf S. 113 ff. finden.

Hrn. Arch. P. in W. Die Formel S. 164 in der Baukunde ist eine sogen. Faustformel, die man auf hohe und besonders gefährdete Schornsteine nicht verwenden darf. Der Zahlenbeiwert 0,78 für runde Schornsteine bezieht sich, wie ohne weiteres zu erkennen, auf die durch die Veränderung des Schornsteins bewirkte Verminderung des Winddrucks, da an der runden Fläche der Wind abgleitet. Ist der Schornstein viereckig, so erleidet derselbe einen etwa im Verhältniss von $\frac{1,00}{0,78}$ vergrösserten Winddruck. —

Stadtmstr. E. in K. Die auf Anfragen an den Leserkreis eingelaufenen Antworten werden, da bei ihnen ein allgemeineres Interesse vorausgesetzt wird, entweder im Briefkasten veröffentlicht, oder in ganz besonderen Ausnahmefällen den Anfragenden unmittelbar zugesendet. Hat, wie im vorliegenden Falle, keines von beiden stattgefunden, so sind keine Antworten eingelaufen. Im übrigen ist Linoleumbelag auf Gipsestrich ein für stark begangene Räume so viel verwendeter und erprobter Belag, dass wir nicht einsehen, warum er nicht auch für Schulen verwendet werden könnte. Sorgfältiges Legen ohne Erhöhungen und ohne Hohlräume ist natürlich erste Bedingung.

Hrn. P. H. in Metz. Als ein vorzügliches Werk über Holzbaukunst nennen wir Neumeister & Häberle, Die Holzbaukunst. Stuttgart, J. Wittwer.

Fragebeantwortungen aus dem Leserkreise.

Zur Anfrage im Briefkasten S. 216: Auch hier haben Versuche, Bordsteine aus Portlandzement-Beton zu verwenden, kein günstiges Resultat ergeben. Dagegen haben sich in der benachbarten Stadt Mödling Bordsteine aus Klinkern seit deren nahezu 20jährigem Bestande recht gut bewährt und sind sonach dort zu empfehlen, wo aus Ersparungsrücksichten Granit nicht verwendet werden kann.

Hugo Zimmermann, Arch. und Stdtmstr. in Baden.

Anfragen an den Leserkreis.

Welche Erfahrungen sind mit den O. Poppe'schen Abortanlagen „Ideal“ gemacht und wie haben sich dieselben im Hinblick auf die bisher üblichen Anlagen mit Wasserspülung bewährt?

U. & K. in Th.

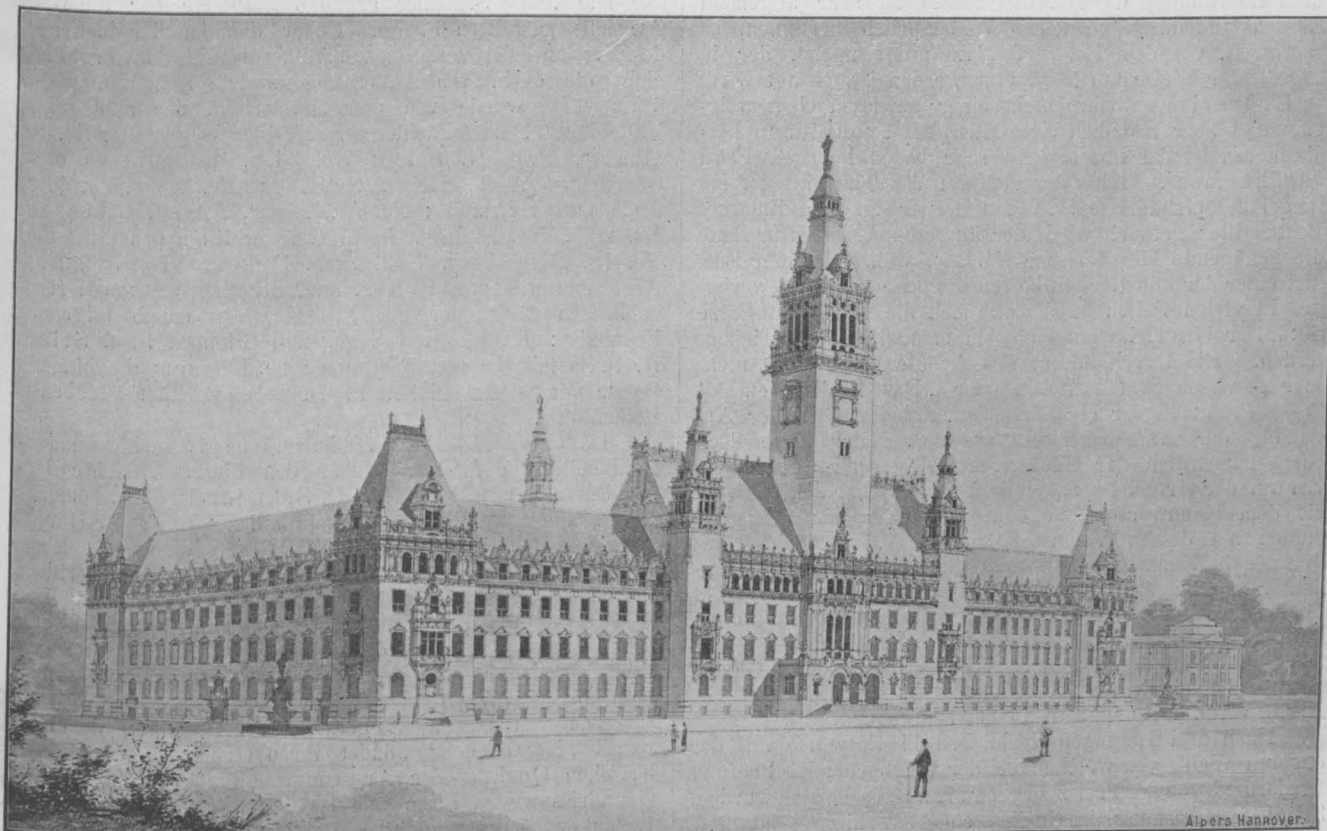
Welche Erfahrungen sind gesammelt über Isolirschieben in den Frontwänden von freistehenden Villen in der Villenkolonie Grunewald?

K. S., Arch.

Berlin, den 11. Juli 1896.

Inhalt: Der Wettbewerb um Entwürfe für ein neues Rathaus in Hannover (Nachtrag). — Neuere Stadt- und Vorortbahnen in London, Liverpool und Glasgow (Fortsetzung). — Die 37. Hauptversammlung des Vereins deut-

scher Ingenieure zu Stuttgart. — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten. — Offene Stellen.



Entwurf des Hrn. Arch. Otto Schmidt in Chemnitz-Dresden. (Ein dritter Preis)

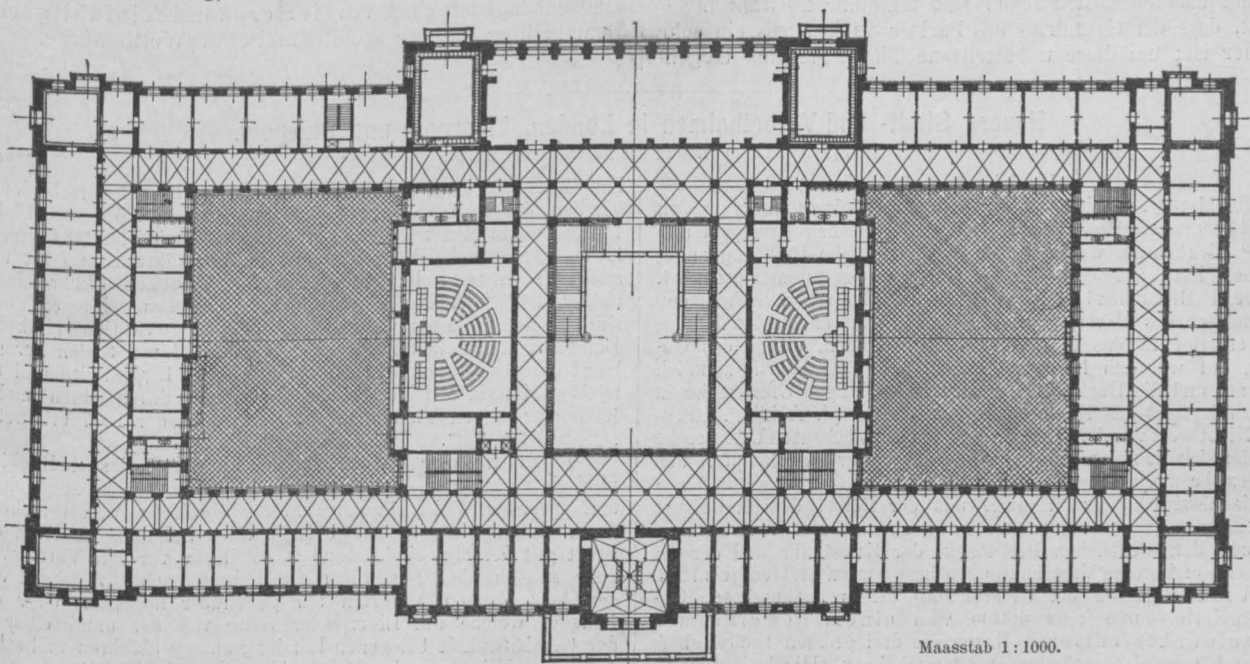
Der Wettbewerb um Entwürfe für ein neues Rathaus in Hannover.

(Nachtrag).



nach dem Abschluss des letzten Aufsatzes über den vorstehenden Wettbewerb ist uns das Protokoll des Preisgerichtes zugegangen, welches bei Eröffnung der Ausstellung der Entwürfe noch nicht auflag, auch nicht in einem handschriftlichen

bestätigt deren rechtzeitiges Eintreffen und gedenkt der mit grosser Sorgfalt unternommenen Vorprüfung der Entwürfe hinsichtlich der Programm-Forderungen durch das städtische Bauamt. Aus der Schilderung des weiteren Verlaufes der Thätigkeit des Preisgerichtes entnehmen wir folgendes: Bei



Maasstab 1:1000.

Exemplar, und so, gleichwie von uns von vielen Ausstellungsbesuchern der ersten Tage vermisst, bei den Berichten über den Wettbewerb nicht berücksichtigt werden konnte. Nuncmehr liegt dasselbe vor und beginnt mit einer Aufzählung sämtlicher eingelaufenen Entwürfe nach deren Kennworten,

der ersten Lesung wurden wegen künstlerischer und technischer Mängel, Nichterfüllung einzelner Programm-Bedingungen usw. 15 Entwürfe ausgeschieden. Die gleiche Zahl von Entwürfen musste nach reiflichen Erwägungen bei der zweiten Lesung zum Ausschluss kommen. Die

dritte Sichtung ergab die Ausscheidung weiterer 12 Entwürfe, die „als beachtenswerth anerkannt wurden“, aufgrund einer kurzen Beurtheilung aber gleichfalls von der Preiszuerkennung ausgeschlossen werden mussten. Die kurze Begründung dieses Ausschlusses ist sehr allgemein gehalten und dürfte manchem Widerspruch begegnen, so wenn z. B. von dem Entwurf „Hie gut deutsch“, der in unverdienter Weise zurückgesetzt worden ist, gesagt wird, der Grundriss entbehre nicht einer gewissen Grossartigkeit, zeigt aber trotzdem viele Mängel, „von denen hervorzuheben ist der konstruktiv sehr bedenkliche Aufbau des Thurmes“. Also der Aufbau des Thurmes ist ein Mangel des Grundrisses! Wenn ferner an dem Entwurf „Beatus ille“ getadelt wird, der äusseren Architektur fehle „die genügende künstlerische Weise“, während dieser Entwurf einer der künstlerisch besten des ganzen Wettbewerbes ist. In vielen Fällen beschränkt sich die Kritik auf Sätze wie: „Der Grundriss muss als ein mangelhafter bezeichnet werden. Die Durchbildung des Aeusseren entbehrt nicht einer gewissen Stattlichkeit“, oder „Das Projekt enthält grosse Fehler in der Grundrisslösung bei malerischer Anordnung der Aussenarchitektur“ usw. Hier hätte doch jeder, namentlich der Konkurrent selbst, gerne erfahren, warum der Grundriss mangelhaft ist. Ueber den Entwurf mit dem Kennwort „Auf deutscher Erde ein deutsches Haus“, als dessen Verfasser sich uns Hr. Arch. Hans Frende in Bunzlau nennt, sagt das Gutachten der Preisrichter zutreffend: „Die Gesamtanlage entspricht nicht den modernen Anschauungen bezüglich der Gestaltung eines Rathhauses. Die Architektur ist aber im höchsten Grade fein gefühlt und poetisch“. Als Verfasser des in dieser Gruppe befindlichen Entwurfes „1895“ bekennt sich Hr. Arch. Wilh. Dieckmann in Charlottenburg.

Nach drei Lesungen verblieben 11 Entwürfe auf der engeren Wahl, von welchen bei der vergleichenden Prüfung wiederum 5 von der Preiszuerkennung ausgeschlossen wurden. Sehr befremden muss, dass in diese engere Wahl zwei Entwürfe gelangen konnten, von welchen der eine einen ungenügenden Grundriss zeigt und mehrfach gegen das Programm verstösst, indem ein programmwidriges Zwischengeschoss angeordnet ist und an dem verlangten Flächenraum 400^{qm} fehlen, und von welchen der andere ebenfalls gegen das Programm verstösst, indem er 1000^{qm} Arbeitsräume in einem Dachgeschosse unterbringt und im übrigen mit den folgenden Worten beurtheilt wird: „Der Grundriss erinnert bei sehr schöner Hauptdisposition zu sehr an ein bekanntes Vorbild, dem das Aeussere direkt nachgebildet ist“. Nun, das hat man eigentlich schon seit ungefähr 20 Jahren gewusst, dass der Grundriss des Pariser Stadthauses ein sehr schöner ist; um diese unbestrittene Thatsache zum Gegen-

stand einer Aeusserung des Preisgerichtes zu machen, dazu hätte es aber nicht nothwendigerweise dieser unmittelbaren Kopie bedurft. Auf keinen Fall durfte dieselbe in die engere Wahl gelangen.

Die letzte Sichtung ergab 6 Entwürfe für die 6 in Aussicht gestellten Preise. Ueber die den Theilnehmern des Wettbewerbes verheissenen Ankäufe enthält das Protokoll nicht die geringsten Andeutungen. Die Reihenfolge der 6 Entwürfe wurde von den „ausserhalb der städtischen Kollegien stehenden Fachleuten“ wie folgt festgestellt: No. 40, „Piano“, Prof. H. Stier; No. 34, „Das Rathhaus ohne Oberlicht“, Arch. Heinr. Seeling; No. 48, „Vereint“, Arch. Otto Schmidt; No. 7, „Labor“, Arch. Th. Kösser; No. 26, „Herzflamme“, Arch. Ludwig Klingenberg und No. 18, „Kleeblatt“, Geh. Brth. Eggert. Die endgiltige Abstimmung sämmtlicher, auch der nicht baukünstlerisch gebildeten Mitglieder des Preisgerichtes ergab folgendes Ergebniss: I. Preis mit 8 gegen 3 Stimmen Prof. Stier; II. Preis mit 6 gegen 5 Stimmen Th. Kösser; die übrigen Preise mit Stimmeneinheit in der bereits früher gegebenen Reihenfolge.

Die einzelnen 6 Entwürfe haben eine etwas eingehendere Beurtheilung gefunden. Ueber den diesem Berichte beigegebenen Entwurf des Hrn. O. Schmidt-Dresden bemerkt das Protokoll, derselbe zeige bei ähnlicher Lage der Hauptsäle, wie bei dem Stier'schen Entwurf, eine sehr klare Grundrissdisposition; die Kassenlokalitäten und Korridore entbehrten indess theilweise einer guten Beleuchtung. Das Aeussere steht in künstlerischer Beziehung auf einer sehr hohen Stufe, doch führe die Grösse des Gebäudes zu ästhetischen Bedenken und beeinflusse die Situirung desselben in höchst unvortheilhafter Weise.

Die von uns nicht getheilte Anerkennung des Entwurfs „Herzflamme“ „findet ihren Grund in der künstlerischen Qualität der Aussendurchbildung, während der Grundriss wegen Form und Lage der Säle zu mancherlei Bedenken Anlass giebt“. Bei einem Vergleich jedoch dieses Entwurfs z. B. mit den Entwürfen „hie gut deutsch“ und „beatus ille“, deren Grundrisslösungen Anerkennung finden, wird es nicht schwer sein zu entscheiden, welches die werthvollere Aussendurchbildung ist. —

Doch genug der Kritik, die sich trotz der Berücksichtigung alles „Menschlichen“ bei dem inrede stehenden Wettbewerb leider in so überreichem Masse uns aufdrängt hat. Es geht ein noch ungestilltes Sehnen nach Besserung durch die Gemüther aller jener, welche erkennen, dass die Entwicklung der neueren Baukunst zusammenhängt mit einer vertiefteren und feinfühligere Beurtheilung unserer architektonischen Wettbewerbe.

— H. —

Neuere Stadt- und Vorortbahnen in London, Liverpool und Glasgow.

(Fortsetzung.) Hierzu der Lageplan auf S. 357.

II. Liverpool.

Der Mersey, welcher sich oberhalb Liverpools zu einem grossen seeartigen Becken erweitert, ist zwischen Liverpool und Birkenhead, wo er eine nahezu nördliche Richtung angenommen hat, auf eine Breite von 1 km zusammengeschmürt. Während Birkenhead auf der flachen Halbinsel zwischen den Mündungen des Mersey und des Dee liegt, und seine Hafenanlagen tief in das Hinterland hinein reichen, steigt das Gelände, auf welchem Liverpool errichtet ist, landwärts ziemlich steil an, und die Docks sind an der 10 km langen Uferstrecke in das Fluthgebiet des Flusses vorgeschoben (vergl. Abbildg. 10).

Nicht weit von der Mitte dieser mit Docks bebauten Uferstrecke befinden sich die grossartige Landungsanlage der Flussschiffe, und an dieselbe anschliessend das Geschäftsviertel der Stadt auf verhältnissmässig kleinem Raume, mit der Börse, dem Rathhause und einem besonderen städtischen, sowie einem Staats-Verwaltungsgebäude, der öffentlichen Bibliothek, der Kunsthalle und der für Konzerte und grosse Versammlungen bestimmten St. George's Hall.

Unmittelbar an der Umgrenzung dieses ausgeprägten Geschäftsviertels und nur 400 m von einem gemeinsamen Mittelpunkt entfernt liegen die drei grossen Endbahnhöfe der in Liverpool ausmündenden Stammbahnen. Die bedeutendste derselben, die London & North Western Eisenbahn, kommt von Osten und unterfährt das dichtbebaute Stadtgebiet mit einem 2 km langen Tunnel, um in der Mitte der Stadt wieder zutage zu treten, wo sie in dem grossen Bahnhofe „Lime Street“ mit stattlichem Bahnhofs-Hotel am vornehmsten Platze der Stadt gegenüber der St. George's Hall endigt. Für den Güterverkehr

hat diese Bahn zwei gleichfalls unter der Stadt nach verschiedenen Theilen der Docks durchgeführte Tunneln von 2,5 bzw. 3,5 km Länge, sowie eine nach den nördlichen Docks bei Bootle führende Zweigbahn, welche das Stadtgebiet im Viertelkreise umfährt und auch für einen mehr untergeordneten Personenverkehr eingerichtet ist. Von Norden her mündet die Lancashire & Yorkshire Eisenbahn in dem Endbahnhofe „Exchange Station“ (Bahnhof Börse) in unmittelbarer Nähe der Börse, und von Süden her gelangt die von drei Gesellschaften gemeinsam hergestellte und betriebene Cheshire Lines Eisenbahn wieder durch einen mehrere Kilometer langen Tunnel in die Stadt nach der 1877 eröffneten „Central Station“.

Diese Stammbahnen, welche sich ausserhalb des Stadtgebiets vielfach verzweigen, sorgen neben dem Fernverkehr zugleich in umfangreicher Weise für den sehr ausgebreiteten Vorortverkehr, wozu sie durch die günstige Lage ihrer Bahnhöfe inmitten der Stadt gut befähigt sind. Eine grosse Rolle für den Vorortverkehr spielen aber ausserdem die Fähren nach Birkenhead und den benachbarten Vororten am gegenüber liegenden Ufer des Mersey, welche auf Liverpools Seite von der unmittelbar an der Geschäftsstadt belegenen Landungsanlage abfahren und schon 1883, vor Erbauung des Mersey-Tunnels, 26 Mill. Personen im Jahre beförderten.

Von Birkenhead geht nur eine Fernbahn aus, welche nach Chester führt und der Great Western mit der London & North-Western Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich gehört. Ausser dem Stadt-Bahnhofe für Birkenhead hat dieselbe einen Endbahnhof am Flussufer in unmittelbarer Verbindung mit einer der Fähren

nach Liverpool. Aus der Absicht, diese Bahn unmittelbar nach Liverpool hineinzuführen, ist die Mersey-Tunnel-Bahn entstanden, welche 1881–86 erbaut wurde. Da die Wassertiefe bei Hochwasser 30 m beträgt, hat die Tunnelsohle auf die grosse Tiefe von 50 m unter Hochwasser gelegt und für die Rampen eine Steigung von 1:27 angewandt werden müssen. Der Tunnel, welcher einschliesslich der beiderseitigen Rampen eine Länge von 3,4 km hat, ist nach den Normen einer zweigleisigen Vollbahn in dem rothen Sandstein, welcher den Untergrund von Liverpool bildet, in üblicher bergmännischer Weise hergestellt, nachdem ein tieferliegender Entwässerungs-Stollen mit Pumpanlagen zur Beseitigung des Drängwassers hergestellt war. Auf Liverpooler Seite liegt der Endbahnhof unter der Central Station der Cheshire Lines mit unterirdischem Bahnsteig in etwa 6 m Tiefe, welcher durch Treppen erreicht wird. Sodann hat die Tunnelbahn zwei Zwischen-Bahnhöfe in thunlichster Nähe der beiderseitigen Flussufer, welche mit Personen-Aufzügen von ungewöhnlichen Abmessungen ausgerüstet sind. Auf jedem Bahnhofe sind ausser einer Treppenlage 3 Aufzüge vorhanden, deren jeder ein Zimmer von 5,6 m im Quadrat bildet, welches 100 Personen fasst und mit einer Hubhöhe von 23,3 m bzw. 26,8 m auf und nieder geht. Von der westlichen dieser beiden Zwischenstationen aus gabelt sich die Bahn in zwei Linien, welche bald darauf auf dem Tunnel heraustreten. Eine derselben durchfährt Birkenhead, eine Stadt von etwa 90 000 Einwohnern, mit 2 weiteren Haltestellen und gabelt sich dann wiederum nach den beiden Seebädern New Brighton und Hoylake, welche so in knapp $\frac{1}{2}$ Stände von der Mitte Liverpools aus erreichbar sind. Der andere Zweig schliesst zwar an die Hauptbahn nach Chester an; es sind jedoch keine durchgehenden Züge durch den Tunnel im Verkehr mit Chester eingerichtet; vielmehr wird der Betrieb auf der bisherigen Linie in Verbindung mit der Fähre aufrecht erhalten, so dass die Passagiere, welche die Tunnelbahn benutzen wollen, am Anschluss-Bahnhofe umsteigen müssen. So ist die Mersey-Tunnelbahn eine blosse Vorortsbahn geblieben, da auch ein Güterverkehr, wie er anfangs mittels einer Abzweigung nach den Docks geplant war, nicht zur Ausführung gekommen ist. Der Betrieb im Tunnel ist der einer Vollbahn mit Lokomotiv-Betrieb. Die Züge folgen sich in unregelmässigen Abständen, meist zwischen 4 und 9 Minuten schwankend. Trotz umfangreicher künstlicher Ventilations-Anlagen ist die Luft im Tunnel sehr schlecht und weist entschieden auf die Einführung elektrischen Betriebes hin, für deren Genehmigung neuerdings eine Vorlage an das Parlament gemacht ist.

Aus dem Vorgetragenen zog der Redner den Schluss, dass bei dem scharf ausgeprägten Vorhandensein eines besonderen Geschäftsviertels im Herzen von Liverpool der Vorortverkehr zwischen diesem Mittelpunkt und den zum Theil weit ausserhalb des Stadtgebietes liegenden Wohnstätten in trefflicher Weise versorgt sei. Was den eigentlichen Stadtverkehr betrifft, so wies er darauf hin, dass das städtisch angebaute Gebiet, welches sich wiederum ziemlich scharf gegen das umliegende Landgebiet abzugrenzen scheint, ungefähr einen mit 3 bis 4 km Radius um die Börse beschriebenen Halbkreis bildet, also noch nicht den Umfang überschritten hat, innerhalb dessen gewöhnliche Strassenbahnen noch ohne zu grossen Zeitverlust zur Vermittelung des Verkehrs genügen, und dass auch für diesen Verkehr durch ein ausgebreitetes Netz von Pferdebahnen gut gesorgt sei.

An einer Stelle hat jedoch der städtische Anbau die vom Vortragenden angedeutete Grenze der Zulänglichkeit von Strassenbahnen überschritten, indem der immer weiter gehende Ausbau der Docks, deren Längenerstreckung von der Stadtmitte nach Norden das Maass von 6 km erreicht hat, eine städtische Bebauung des neben den nördlichen Docks belegenen Vorortes Bootle veranlasst hat, welche einen Auswuchs an der erwähnten halbkreisförmigen Stadtfläche bildet. Da ausserdem die Docks sich nach Süden noch auf 4 km von der Stadtmitte erstrecken, in ganzen also eine Länge von 10 km einnehmen, und ein lebhafter Verkehr zwischen den verschiedenen Docks unter einander und mit den Wohnvierteln der Arbeiter besteht, hat sich hier bei den wachsenden Entfernungen die Bedienung des Verkehrs durch eine Oberflächenbahn, deren Geschwindigkeit durch die Rücksichten auf den Strassenverkehr begrenzt ist, nicht mehr ausreichend erwiesen und zu einer vom Strassen-Niveau abgelösten Schnellbahn geführt.

An der Landseite der Docks war bereits auf deren ganze Länge eine zweigleisige, im Pflaster liegende, Eisenbahn vorhanden, welche einerseits Anschlussgleise nach manchen der Docks, andererseits Verbindung mit den in grosser Zahl vorhandenen Güterbahnhöfen der verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften hat. Dennoch ist unbegreiflicher Weise der unmittelbare Verkehr der Eisenbahnen mit den Docks ein sehr geringer. Nicht nur Stückgüter, sondern auch Wagenladungsgüter werden meist zwischen Dockschuppen und Güterbahnhof durch Rollfuhrwerk verkarrt. Man sagt, dass die grossen Fuhrunternehmer — die „master carters“ — durch ihren Einfluss bei der Dockbehörde den unmittelbaren Verkehr zu verhindern wissen. Erst kurz vor dem letzten Besuche des Redners, im Mai 1895, war Dampf-betrieb auf den Dockgleisen eingeführt worden. Die beiden

Längsgleise, welche also für ihren Zweck bisher nur wenig benutzt wurden, dienten dagegen für einen strassenbahnartigen Omnibus-Verkehr, dessen Wagen sich mit breiten Rädern ohne Flanschen in ähnlicher Weise wie bei der Hamburg-Altonaer Pferdebahn, aber ohne das spurführende fünfte Rad, lediglich durch die Geschicklichkeit des Kutschers gelenkt, auf den Schienen bewegten und einem gelegentlich auf den Gleisen verkehrenden Eisenbahnwagen ausweichen konnten.

Da dieses Verkehrsmittel sich bei wachsender Länge ungenügend, insbesondere zu langsam erwies, wurde die elektrische Hochbahn — „Liverpool Overhead Railway“ — gebaut, welche seit Februar 1893 eröffnet ist. Diese Bahn ist unter Leitung desselben Ingenieurs Greathead erbaut, von welchem die elektrischen Untergrundbahnen in London stammen, und ist wiederum nicht als Vollbahn, sondern grundsätzlich von den eigentlichen Eisenbahnen abgesondert als Kleinbahn hergestellt. Dieselbe ist zweigleisig und liegt fast durchweg auf einem eisernen Brückengerüst unmittelbar über den erwähnten beiden

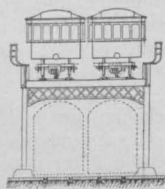


Abbildung 11.

durchlaufenden Dockgleisen, deren Durchfahrtsprofil zwischen den beiderseitigen eisernen Stützen der Hochbahn frei gehalten ist (vergl. Abbildg. 11). Die Fahrbahn ist in wenig geschickter Weise in Eisen konstruiert und verursacht bei der Ueberfahrt der Züge ein ziemlich starkes Geräusch, was allerdings bei der Lage der Bahn auf dem Dockgebiete weniger schadet, als wenn sie in der bebauten Stadt läge. Die elektrische Leitung liegt ähnlich wie bei den Londoner Untergrundbahnen zwischen den Schienen. Zu beiden Seiten der Hochgleise sind Laufstege mit Geländern auf die ganze Länge der Bahn durchgeführt. Der ganze Viadukt ist schwerfällig und unschön in der Erscheinung und hätte sich bei genügender Rücksichtnahme auf das Aussehen weit gefälliger gestalten lassen, wobei allerdings zu beachten ist, dass er meist in wenig gepflegter Umgebung liegt und nur im mittleren Theile, wo er den Zugang von der Stadt nach der grossen Landungsanlage kreuzt, einem anspruchsvolleren Publikum zu Gesichte kommt. An einer Stelle kreuzt die Linie einen Viadukt, mittels dessen die Lancashire & Yorkshire Eisenbahn die Zufuhr nach hochgelegenen Kohlenlade-Vorrichtungen an den Docks bewirkt. Hier ist der eiserne Viadukt der Hochbahn aufgegeben und die Bahn mit beiderseitigen Rampen von 1:40 auf festem Erdunterbau unter dem Eisenbahn-Viadukt durchgeführt. Daneben ist in einigen Gewölben des Eisenbahn-Viaduktes die elektrische Zentralstation der Hochbahn untergebracht.

Inbezug auf Krümmungen hat die Bahn mit einem Radius von 110 m auskommen können, was immerhin wesentlich schärfer ist, als der bei Vollbahnen übliche Minimal-Radius von 180 m.

Die Kosten der Bahn mit allem Zubehör an Rollmaterial und elektrischer Ausrüstung haben rd. 12 Mill. \mathcal{M} betragen. Für das Kilometer berechnen sie sich zu 1 182 000 \mathcal{M} , wovon aber nur 743 000 \mathcal{M} auf den blossen Bahnkörper entfallen.

Für die Mitbenutzung des Dockgrundes hat die Hochbahn-Gesellschaft an die Dockbehörde eine Rekognition und einen Antheil an dem etwaigen über 5% erzielten Ertrage zu zahlen.

Auf der 10,3 km langen Bahn sind 14 Haltestellen im durchschnittlichen Abstände von 800 m vorhanden. Bei denselben ist

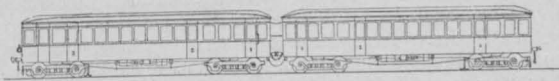
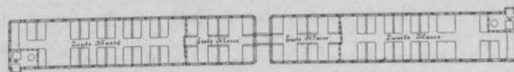


Abbildung 12 u. 13.



nach den Fahrtrichtungen getrennt auf jeder Seite ein durch Treppen zugänglicher Bahnsteig von 36 m Länge und 3 m Breite vorhanden, von welchem nur ein 5 m x 3 m grosser halb offener Theil als Warteraum überdacht ist. Eine Ausnahme machen die beiden Haltestellen vor der Mitte der Stadt, deren Bahnsteige etwas breiter und in ganzer Länge überdacht sind.

Die Züge bestehen aus zwei Wagen mit je 57 Sitzplätzen, davon 16 erster Klasse und 41 zweiter Klasse (vgl. Abbildg. 12 und 13). Die Wagen sind mit Drehschemeln konstruiert und haben eine Kastenlänge von 13,7 m bei 2,6 m Breite. Sie haben Quersitze für je 2 Personen zu beiden Seiten eines Mittelganges, wie bei den schweizer Eisenbahnwagen, aber statt der Endausgänge mehrere seitliche Ausgänge mit breitem Vorraume vor den Ausgangsthüren, eine Eintheilung, welche sich gut zu bewähren scheint. Die Wagen haben eine Höhe von 3,35 m über Schienenoberkante, was 80 cm mehr ist, als bei den Wagen der City & South London Eisenbahn; da aber der Wagenfussboden 62 cm höher als dort gelegt ist, beträgt der Gewinn an Höhe für den Innenraum nur 18 cm, welcher jedoch die Wagen behaglicher erscheinen lässt.

Es sind keine elektrischen Lokomotiven, sondern ausschliesslich Motorwagen in Gebrauch. Die Motoren sind an den Dreh-

schemeln an beiden Enden des Zuges angebracht und können von jedem der beiden Führerstände aus eingeschaltet werden, welche an beiden Enden des Zuges in den Wagenraum eingebaut sind, und von denen der vordere bei der Fahrt in Benutzung ist, während der andere bei der Rückfahrt dient.

Das Aufgeben der Lokomotiven zugunsten der Motorwagen hat sich als ein erheblicher ökonomischer Fortschritt gegen die City & South London Eisenbahn erwiesen. Zugleich bietet der Liverpooler Fall die erste erfolgreiche Anwendung von elektrischem Betrieb auf Hochbahnen in Städten, wo derselbe wegen Vermeidung von Rauch und Dampf und Verminderung der Betriebslasten so recht angezeigt erscheint. Bei der New-Yorker Hochbahn hatte man 1889 Versuche in grösserem Maassstabe zur Einführung der Elektrizität statt des Dampfbetriebes gemacht, aber mit dem Ergebniss, dass die Betriebskosten angeblich auf das Vierfache steigen sollten. Dem gegenüber haben bei der Liverpooler Hochbahn nach Greathead's Angabe die Anlagekosten der elektrischen Einrichtung wenig mehr als 5%, die Betriebskosten nur $\frac{1}{13}$ der in New-York ermittelten Zahlen ergeben. Dass man auch in Amerika den Vorzug des elektrischen Betriebes für städtische Hochbahnen erkannt hat, beweist die kürzlich eröffnete neue Hochbahn in Chicago, welche von vornherein elektrisch betrieben wird.

Die Beförderung auf der Liverpooler Hochbahn geschieht unter Einrechnung der Aufenthalte mit einer Geschwindigkeit von 20 km/Stunde. Einzelne Schnellzüge, welche auf der nördlichen Strecke eingeschaltet werden und nur an wenigen Stationen halten, erzielen sogar eine Geschwindigkeit von 30 km/Stunde, wogegen man bei Oberflächenbahnen in Strassen auf das Maass von 10–12 km/Stunde beschränkt ist. Es sind automatische Signale angeordnet, indem der fahrende Wagen selbst auf elektrischem Wege das hinter ihm liegende Signal auf Halt und das

nächste zurückliegende Block-Signal für einen folgenden Zug auf freie Fahrt stellt. Durch diese Signal-Einrichtung ist eine Zugfolge von 3 Minuten Zwischenraum ermöglicht. Thatsächlich folgen sich die Züge nach dem jetzigen Fahrplane in Abständen von 5–10 Minuten während einer Betriebszeit von Morgens 5 bis Abends 9 Uhr. Im nördlichen Theile gehen nicht alle Züge bis zum Endbahnhofe, sondern kehren theilweise auf einer vorher belegenen Haltestelle um. Durch Anlage von Weichenverbindungen ist auch auf anderen Haltestellen das Umkehren von Zügen in Ausnahmefällen ermöglicht.

Die Fahrpreise betragen ohne Rücksicht auf Entfernung 2 Pence = $16\frac{2}{3}$ Pf. für zweite und 3 Pence = 25 Pf. für erste Klasse. Fahrscheine werden nur für die erste Klasse ausgegeben und gelegentlich von Kontrolleuren während der Fahrt nachgesehen, während für die zweite Klasse lediglich der Fahrpreis am Drehkreuz bezahlt wird. Ausserdem giebt es Rückfahrt-Scheine zum halben Preise für die erste Klasse, sowie des Morgens auch für Arbeiter zu der zweiten Klasse.

Der Verkehr hat im zweiten Halbjahre 1894 die Höhe von 3 641 000 Personen erreicht. An einem Feiertage hat man 40 000 Personen in 8 Stunden befördert. Der Erfolg der Bahn hat die Gesellschaft ermuthigt, am südlichen Ende unter Verlegung des jetzigen Endbahnhofes eine Verlängerung von 1,2 km in Angriff zu nehmen, welche sich landwärts wendet und in einem Tunnel unter einem bebauten Stadttheile nach der Gegend der südlich von Liverpool belegenen grossen Parks führen soll. Ebenso ist im Norden eine Verlängerung in Aussicht genommen.

Es zeigt sich also auch in Liverpool der erste erfolgreiche Uebergang zu Bahnen für den lokalen Personenverkehr, welche zwar als Schnellbahnen, aber abgelöst von dem Vollbahnwesen als Kleinbahnen ausgebildet werden.

(Fortsetzung folgt.)

Die 37. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure zu Stuttgart.

Die 37. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure, über deren Programm wir wiederholt berichten konnten, ist in der ersten Hälfte des vergangenen Monats in Stuttgart unter ungewöhnlicher und hochehrwürdiger Theilnahme des Königs Wilhelm, der kgl. Regierung, der städtischen und anderer Behörden und Körperschaften in festlicher Weise abgehalten worden. Es hat die deutsche Technik hier eine Ehrung gefunden, wie sie bis dahin nicht beobachtet worden war; erst in der jüngsten Vergangenheit hat in Berlin eine ausländische technische Körperschaft ähnliche Ehrungen erfahren. Wenn man die Theilnahme der höchsten und der Regierungskreise an den technischen Bestrebungen, wie sie in Stuttgart und Berlin zur Erscheinung kam, als Symptome einer zunehmenden Werthschätzung technischer Arbeit betrachten darf, so ist man berechtigt, mit ähnlichen Erwartungen auf die Feier des 25-jährigen Bestandes des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine, die Ende August in Berlin stattfindet, zu blicken.

Am Vorabend des Eröffnungstages der Versammlung fanden sich die Mitglieder des Gesamtvorstandes in der technischen Hochschule ein, um am Denkmal Robert Mayers einen Lorbeerkrantz niederzulegen. Am Abend des gleichen Tages versammelten sich zahlreiche Theilnehmer im grossen Saale der Liederhalle in Stuttgart und wurden hier durch den Vorsitzenden des württembergischen Bezirksvereins, Prof. Zemmann begrüsst, dem der Vorsitzende des Hauptvereins, Kom.-Rath Kuhn dankte. Ein Festspiel wehte den Abend.

Der erste Versammlungstag sah gegen 600 Theilnehmer im Konzertsaal der Liederhalle. Kom.-Rath Kuhn eröffnete die Festsitzung mit einer Ansprache, dass der Verein bereits vor 14 Jahren in Stuttgart getagt habe und das 40. Stiftungsfest nunmehr wiederum in der schwäbischen Hauptstadt feiere. Minister des Innern von Pischek begrüsst die Versammlung unter Betonung der Erhaltung des Prinzips von „Einheit und Kraft“, welches den Verein im Verlaufe der 40 Jahre zu einer der hervorragendsten Vereinigungen unter den deutschen Berufsgenossenschaften gemacht habe. Die Wechselbeziehungen des Berufes der Ingenieure zu den städtischen Verwaltungen machte Ob.-Bürgermeister Rümelin zum Gegenstand seiner im Namen der Stadt erlassenen Begrüssung der Versammlung. Im Namen der Landes-Universität Tübingen sprach Prof. Dr. Brill über die gemeinschaftliche Interessensphäre zwischen Universität und technischer Hochschule, im Namen der technischen Hochschule in Stuttgart und in Vertretung des erkrankten Direktors Prof. Dr. von Lemcke. Des letzteren Ansprache schliesst mit dem Satz: „Das ingenium der Jetztzeit reisst die todt geglaubte Materie aus ihrem Banne; das Leben der Natur wird umgesetzt in Arbeit. Glückauf.“ Den Gruss der Handels- und Gewerbekammern Württembergs an die Versammlung übermittelte Kom.-Rath Merkel-Esslingen, den der Vereine für Baukunde und für angewandte Chemie Präses von Leibbrand.

Nachdem der Vorsitzende die Begrüssungen mit dem Danke des Vereins beantwortet, wird zur Erstattung des Thätigkeitsberichts für das Vereinsjahr 1895 geschritten. Nach den Mit-

theilungen des Vorsitzenden zählt der Verein jetzt 10 745 Mitglieder gegen 9485 des Vorjahres. Reiche Ernte hat leider der Tod im Verein gehalten. Das Vereinsvermögen hat sich um 45 000 M vergrössert. Als 36. Bezirksverein sei der in Elsass-Lothringen aufgenommen; aus Pittsburg und Moskau seien Anfragen wegen Bildung von Bezirksvereinen eingelaufen. Dir. Th. Peters ergänzt diese Mittheilungen durch weitere Angaben über die Entwicklung des Vereins. So ist die Auflage der Vereinszeitschrift auf 13 000 Exemplare gestiegen, ihre Herstellungskosten betragen 191 000 M. Zur Errichtung eines neuen Vereinshauses nach den Plänen der Hrn. Reimer & Körte in Berlin hat die Grundsteinlegung am 18. April d. J. stattgefunden. Die Thätigkeit der neu errichteten Hilfskasse für deutsche Ingenieure hat sich befriedigend gestaltet. Die Ausführung des Grashof-Denkmal in Karlsruhe ist dem Bildhauer Prof. Moest dort übertragen worden; die Stadt hat einen vorzüglichen Platz dafür zur Verfügung gestellt. Das Denkmal soll am 26. Oktober d. J., dem Todestage Grashofs, enthüllt werden. Die Arbeiten für ein Denkmal für Werner Siemens sind fortgeschritten. Bei der Einführung der Ingenieur-Laboratorien an den technischen Hochschulen haben die Vorschläge und Wünsche des Vereins bei den betreffenden Staatsverwaltungen Beachtung gefunden. Der Redner besprach ferner die Ausbildungsdauer an den Werkmeisterschulen, die Untersuchungen über den Wärmedurchgang durch Heizflächen, die Prüfung der Materialien zu Rohrleitungen für hohen Druck, den Begriff der Dampfkessel-Explosion usw.

Auf den mit Beifall entgegengenommenen Bericht folgte eine Pause, welche durch das Erscheinen des Königs Wilhelm, der mit einem von Prof. Zemmann ausgebrachten Hoch begrüsst wurde, ihren Abschluss fand. Dann nahm Geh. Reg.-Rth. Prof. C. Busley das Wort zu einem Vortrage über „das schwimmende Flottenmaterial der deutschen Marine“. Redner giebt eine vergleichende Aufstellung der Kriegsschiffe der europäischen Nationen, von welchen England mit 461 Fahrzeugen an der Spitze steht; es folgen Frankreich mit 259, Russland mit 173, Spanien mit 110, Italien mit 109, Holland mit 108, Deutschland mit 96, die Türkei mit 87, Oesterreich-Ungarn mit 62, Schweden mit 42, Portugal mit 37, Dänemark mit 35, Griechenland mit 28, und Norwegen mit 26 Fahrzeugen, sodass Deutschland erst an 7. Stelle, nach der Zahl der Schlachtschiffe an 5. Stelle kommt. Auf 75 deutsche Handelsschiffe entfällt 1 Kriegsschiff. Der Aufwand Deutschlands für die Kriegsschiffe mit 45,8 M für 1^{te} seiner Handelsschiffe bleibt noch hinter demjenigen Hollands, Oesterreichs, Italiens und Portugals zurück und ist $4\frac{1}{2}$ mal geringer als der Frankreichs und Russlands. Nach diesen statistischen Vergleichen geht Redner auf die Bauart der Kriegsschiffe ein und bemerkt, dass sich die deutsche Schiffsbaukunst nach den Erfahrungen der Seeschlacht vor der Yalu-Mündung auf dem richtigen Wege befindet. Auch für fremde Marinen sei der deutsche Schiffbau beschäftigt. Das für die Kriegsschiffsbauten verwendete Geld hat auf grosse vaterländische Industriezweige belebend eingewirkt. Von den rd.

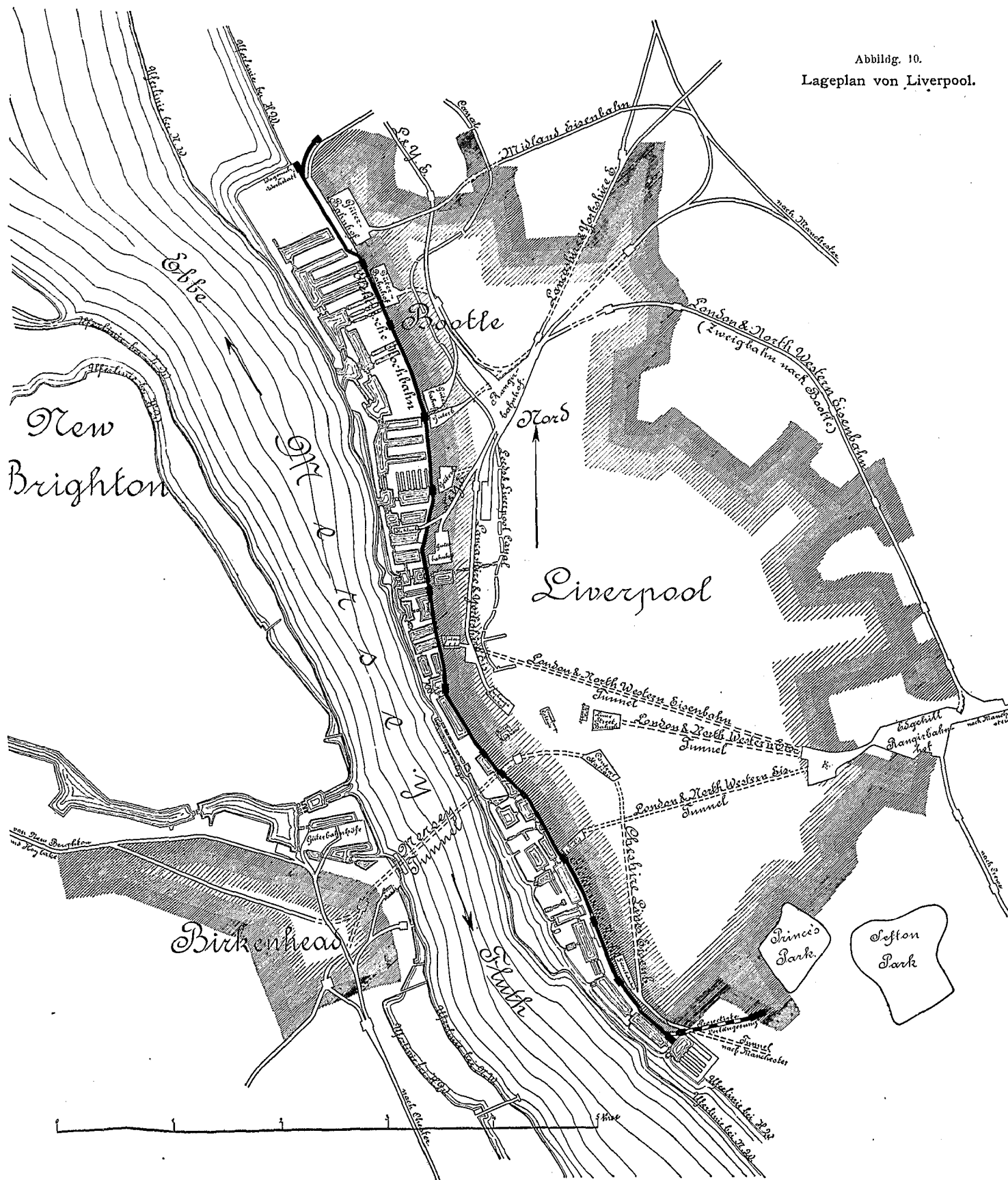
420 Mill. M., die seit 1873 für deutsche Schiffsbauten verausgabt wurden, ist der 4. Theil in die rheinisch-westfälischen Hüttenwerke geflossen. Viele andere Industriezweige sind durch die Schiffbauindustrie erst ins Leben gerufen worden. Eine moderne Kriegsflotte ist ein nicht zu unterschätzender Faktor im Kulturleben der Nation. —

Mit diesem anziehenden, durch den lebhaftesten Beifall der

einlud. Der Vorsitzende, Kom.-Rath Kuhn, dankte dem König für die dem Verein erwiesene hohe Ehre und schloss mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf denselben. Sofort erhob sich der König zu einer kurzen Dankansprache. „Wenn in einer Vereinigung so viel Intelligenz, Wissenschaft und reiche Erfahrung sich zusammenfinden, so kann den Arbeiten der deutschen Ingenieure der Erfolg nicht fehlen. Der Verein deutscher In-

Abbildg. 10.

Lageplan von Liverpool.



Versammlung ausgezeichneten Vortrag schlossen die Verhandlungen des ersten Tages. Auf allerhöchsten Befehl hatte das Oberhofmarschallamt die Mitglieder des Vorstandes und die Abgeordneten der Bezirksvereine, 80 Personen, zur Besichtigung der Schlösser Rosenstein und Wilhelma eingeladen. Ob.-Brth. Berner führte die Gäste, bei welchen um 5 Uhr der König mit Gefolge erschien und sie zu einem Imbiss im Wilhelma-Saale

genieue lebe hoch!“ Mit einem brausenden dreifachen Hoch stimmte die Versammlung in den Ruf ein. Es war eine bemerkenswerthe Auszeichnung, die dem Verein deutscher Ingenieure zuteil wurde.

Während dieses Vorstandsfestes begab sich ein grosser Theil des Gros der Mitglieder in die Ausstellung für Elektrotechnik, um dieselbe unter der Führung von Prof. Giessler zu besichtigen.

(Schluss folgt)

Mittheilungen aus Vereinen.

Arch.- und Ing.-Verein für Niederrhein und Westfalen. Vers. am Montag, den 1. Juni 1896. Vors. Hr. Stübben. Anwes. 28 Mitgl.

Der Vorsitzende theilt mit, dass Hr. Postbrth. Hintze nach Stettin versetzt sei. Unter dem Ausdrucke des Bedauerns ruft er dem scheidenden Mitgliede, welches sich vielfache Verdienste um den Verein erworben habe, ein herzliches Lebewohl zu. Weiter spricht der Vorsitzende unter lebhaftem Beifall der Versammlung den Hrn. Berger und Steuernagel die Glückwünsche des Vereins aus für die hervorragenden Preise, welche sie in dem öffentlichen Wettbewerbe zur Kanalisierung der Stadt Temesvar in Ungarn gegen namhafte Mitbewerber des Kontinents errungen haben.

Hr. Schellen berichtet im Anschlusse an die vor einiger Zeit im Rathhause stattgehabte Berathung über neue Vorschriften betreffend die Anlage von Hausbewässerungs-Anlagen, dass Dir. Joly die an jener Besprechung theilhaftig gewesenen Vertreter technischer Vereine und Innungen zu einer Sondersitzung eingeladen habe, um ihnen Kenntniss über die Abänderungen der Vorschriften zu geben und um gleichzeitig Klosets mit verschiedenen Spül- und Hahn-Vorrichtungen, wie solche hierorts üblich sind, vorzuzeigen. Als Haupterrungenschaft der erwähnten Sitzung sei hervorzuheben, dass die Direktion auf die Einreichung besonderer Pläne bei Anlage der Hausentwässerung verzichtet hätte, nach wie vor hielte sie aber an der Einführung der Klosets mit Reservoirspülung fest.

Hr. Ing. Hintze wünscht, dass unser Verein der Institution of Naval Architects, welche nächstens nach Deutschland komme, eine kleine Aufmerksamkeit erzeigen möge, etwa durch Ueber-sendung einer Adresse, als Erwiderung auf die freundliche Aufnahme, welche wir im vorigen Jahre in London gefunden hatten. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass wir in London mit der fragl. Institution nicht in Berührung gekommen seien und dass diese unseren Bezirk voraussichtlich nicht betreten werde. Da aber nach Zeitungsnachrichten dem genannten Vereine die hohe Ehre zutheil werde, von der kaiserl. Regierung begrüsst zu werden, eine Auszeichnung, welche bisher wohl anderen wissenschaftlichen Vereinigungen, aber noch nie einem technischen Verein gespendet sei, da es also dem Ansehen der deutschen Architekten und Ingenieure auch im Auslande nur dienlich sein könne, wenn sie sich an dem Empfange der englischen Schiffsbau-Ingenieure theilnehmen würden, so sei es empfehlenswerth, bei dem Verbands-Vorstande einen bezüglichen Antrag zu stellen. Die Versammlung ist mit diesem Vorschlage einverstanden.

Hr. Schellen erläutert namens des mit der Vorberathung betrauten Ausschusses die von der Vereinigung Berliner Architekten aufgestellten neuen Normen zur Berechnung des Honorars für Arbeiten des Architekten. Diese Arbeit sei sehr interessant, aber für die Praxis unzweckmässig. Sie leide an einer grossen Unübersichtlichkeit, so dass der Bauherr nicht verstehen könne, wie in einem gegebenen Falle das Honorar berechnet werden solle. Die bisherigen Normen seien viel klarer und einfacher durch die Eintheilung der Gebäude in verschiedene Bauklassen und Berechnung des Honorars nach Prozenten der Ausführung bzw. des Kostenanschlages.

Hier am Rheine seien Misstände, wie sie von der Berliner Vereinigung dargelegt würden, nicht aufgetreten. Um Streitigkeiten mit dem Bauherrn zu vermeiden, müsse man diesem von vornherein ein Exemplar der bestehenden Normen überreichen und auf die infrage kommende Bauklasse verweisen.

Auch sei die geistige Thätigkeit bei den verschiedenen Bauklassen sehr verschieden, sodass für diese Arbeit kein einheitlicher Maassstab zugrunde gelegt werden könne. Der Grundgedanke der neuen Normen laufe auf Erhöhung des Honorars hinaus, welchem diesseits namentlich bei den kleineren Bauwerken durchaus beigetreten werde. Der Ausschuss beantrage, die bisherigen Normen in ihrer bewährten Eintheilung beizubehalten, aber auf entsprechende Erhöhung der Prozentsätze zu dringen; auch enthielt die vorgeschlagene Abänderung manche klarere Fassung, welche übernommen werden könne. An der Besprechung theilnahmen der Vorsitzende und die Hrn. Kayser, Kaaf und Hintze.

Hr. Schellen schlägt namens des Vorstandes vor, im Anschluss an die Arntz'schen Aufnahmen alter Kölner Wohnhäuser ein Werk öffentlich herauszugeben, das alte Köln, mit wenig Worten, aber vielen Abbildungen. Die Sammlung solle 75 Blätter enthalten, jedem Blatte werde ein kurzer Text über Lage, Alter usw. des betr. Hauses beigegeben. Das Werk wird auf bestem Papier in Aubelddruck hergestellt, am zweckmässigsten in 3 Lieferungen erscheinen und für die Vereinsmitglieder 12 \mathcal{M} , für Nichtmitglieder 15 \mathcal{M} kosten. Es sei in Aussicht genommen, zur Bestreitung der Kosten von der Stadt und der Provinz 1000 \mathcal{M} zu erbitten und die übrigen erforderlichen Gelder durch Subskription aufzubringen.

Der Vorsitzende wünscht, es möge der Ausschuss einen Kostenanschlag vorlegen, aufgrund dessen bei der Stadt Köln und der Provinz Anträge um Bewilligung von Beihilfen gestellt werden könnten. Die Versammlung stimmt dem zu.

Hr. Ing. Hintze hält den angekündigten Vortrag über Kopenhagen und Umgegend. Der Vortragende erläutert zunächst die verschiedenen Reisewege, welche bei einem Ausfluge nach Kopenhagen vom Rheine aus infrage kommen; der eine führt über Lübeck, der andere über Kiel. Sodann schildert derselbe anhand einer grossen Zahl von Photographien und Plänen ausführlich die neuen Hafenanlagen Kopenhagens, seine Kirchen, Schlösser usw., sowie die nähere und fernere Umgebung mit den prächtigen Wäldern, Wildbeständen und altherthümlichen Schlössern. Nach den eigenen Erfahrungen glaubt er, dass ein Ausflug nach dort für die Theilnehmer in jeder Beziehung angenehm und anregend sein werde. Die Versammlung spendete dem Vortrag lebhaften Beifall.

Hr. Krauss theilt mit, dass vor einigen Tagen bei den Hafenbauten am Deutzer Ufer etwa 3,5 m unter Flusssohle umfangreiche Pfahlbauten, und gegenüber der Alteburg im Rheinbett Betonbauten im grösseren Maassstabe gefunden seien. Ueber Entstehungs-Zeit und Zweck dieser Bauten habe bisher nichts Näheres ermittelt werden können.

Vermischtes.

Ueber eine Herabsetzung der Tagegelder für die bei der Militär-Verwaltung beschäftigten preussischen Regierungs-Baumeister, die durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten veranlasst ist, wird uns folgendes mitgetheilt: Das Kriegsministerium hatte sich vor einiger Zeit an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten um Ueberweisung von Regierungs-Baumeistern und Bauinspektoren gewandt. Infolge dessen wurden dem Kriegsministerium 13 Regierungs-Baumeister mit der Bedingung überwiesen, dass ihnen keine höheren Diäten als in der allgemeinen Bauverwaltung, nämlich nur 300 \mathcal{M} für den Monat, gezahlt werden dürften. Das Kriegsministerium hat diese Bedingung natürlich annehmen müssen, so dass also der frühere Satz von 360 \mathcal{M} monatlich um $\frac{1}{6}$ verringert wird. Ja noch mehr! Diese Herabsetzung soll rückwirkende Kraft haben. Wer bisher im Garnison-Baudienst 360 \mathcal{M} bekam, wird bei Antritt einer anderen Stelle im Garnison-Bauwesen nur 300 \mathcal{M} beziehen. Dass aber diese Abmachungen schon Thatsache sind, wolle man aus dem Anzeigenthail der Deutschen Bauzeitung ersehen, der in No. 52 bereits ein Aus-schreiben für eine Garnison-Baumeister-Stelle enthält mit dem ausdrücklichen Bemerken, dass „Tagegelder nach den im Bereiche der preussischen allgemeinen Bauverwaltung geltenden Sätzen bezahlt werden“.

Mit welchen Empfindungen eine solche Maassregel in den Kreisen der davon Betroffenen wird aufgenommen werden, bedarf keiner näheren Ausführung. Sie dürfte in Wirklichkeit aber Folgen haben, die bei den Urhebern derselben wohl nicht genügend erwogen worden sind.

Das Kriegsministerium bzw. die Garnison-Bauverwaltungen bedürfen häufig für die Herstellung eiliger Entwürfe der Hilfe tüchtiger jüngerer Privat-Architekten, die oft gleichfalls mit 10 \mathcal{M} bezahlt werden müssen. Auf diese Weise stehen Vorgesetzter und Untergebener auf gleicher Gehaltstufe. Das ist ja an sich kein Unglück, muss aber äusserlich zu allerlei Unzu-träglichkeiten führen. Viele Regierungsbaumeister, die besser bezahlt sein wollen, werden gut thun, aus dem Staatsdienst ganz auszuschneiden und sich als „geprüfte Baumeister“ von neuem beim Kriegsministerium um Beschäftigung zu bewerben; sie werden dann vermuthlich als Privat-Architekten höhere Diäten erwarten können mit der Aussicht auf spätere dauernde Anstellung.

Gegen die Reichspostverwaltung, die bisher noch an dem Satze von 360 \mathcal{M} festhält, scheint seit längerer Zeit ein stiller Krieg geführt zu werden; es verlautet, dass der Hr. Minister der öffentlichen Arbeiten keinen Regierungs-Baumeister mehr zum Reichspostdienst beurlaubt; die Baumeister müssen aus dem preussischen Staatsdienst ausscheiden, wenn sie auch nur versuchsweise im Reichspostdienst arbeiten wollen.

Von den Regierungs-Bauführern ist heute überhaupt nicht mehr zu reden, seitdem sie auf den meisten Bauten umsonst arbeiten müssen. Es versteht sich von selbst, dass wieder das Staatsbauwesen den grössten Nachtheil von diesem Sparsystem haben wird. Die jungen Bauführer haben als „Volontaire“ gar keine Veranlassung und kein Interesse, mit dem Ernst und mit der Anstrengung zu arbeiten, welche ihnen eigen wären, wenn sie bezahlt würden. Es wächst also ein Bauführer-Geschlecht heran (ähnlich den diätenlosen Referendaren), das nur in seltenen Fällen noch Interesse hat, sich eingehend um den überaus wichtigen Handwerkstheil des Bau-fachs zu kümmern. Aehnlich wie in der Justizverwaltung, werden auch im Staatsbauwesen allmählich anstelle praktisch erfahrener Baubeamten mehr und mehr Salon-techniker treten, die ihre Prüfungen vorschriftsmässig bestanden haben, aber auf weiter nichts besonderes hinweisen können. Früher war die Bauführerzeit eine Zeit des Strebens und der Arbeitsfreude, heute ist diese diätenlose Zeit ein Jammerpensum, eine Sorge, die überstanden werden muss durch stillschweigenden Nebenerwerb und Gleichgiltigkeit in der amtlichen Bauführer-Stellung.“

Ueber Untersuchungen der technischen Eigenschaften des Holzes durch die Forst-Akademie Eberswalde berichtet der „R.-A.“ folgendes: Die technischen Eigenschaften des Holzes und die hierauf Einfluss übenden Verhältnisse sind trotz aller Fortschritte der Forstwissenschaft und Technologie noch immer nur in sehr ungenügender Weise bekannt. Gewisse Erfahrungssätze über die zulässigen Mindestmaasse der Konstruktionshölzer sind die einzigen Anhaltspunkte für den Architekten; im Holzhandel und bei den sonstigen Verwendungen des Holzes spielen häufig unbegründete Vorurtheile die Hauptrolle. So ist z. B. die Weissanne im Handel weit weniger beliebt, als die Fichte, obwohl exakte vergleichende Versuche über die Güte beider Holzarten noch kaum vorliegen und die vorhandenen zugunsten des Weissstannenhölzes bei der Verwendung als Kantholz sprechen. Ob das Harzer Fichtenholz besser sei, als das Böhmisches, bildete vor etwa 10 Jahren den Gegenstand eines lebhaften Streites, ohne dass es möglich gewesen wäre, ihn in beweiskräftiger Weise zu entscheiden. Untersuchungen über die technischen Eigenschaften des Holzes wurden allerdings schon seit dem Anfang des 18. Jahrhunderts ausgeführt; allein sie haben bis vor etwa 10 Jahren kein befriedigendes Ergebniss erzielt, weil einerseits die Untersuchungs-Methoden noch nicht genügend ausgebildet waren, sowie andererseits das Zusammenwirken forstlicher und mechanischer Sachverständiger nothwendig ist, um die inbetracht kommenden Fragen systematisch in Angriff zu nehmen. Weiter ersichert der Umstand, dass die Bäume als organische Naturprodukte selbst bei anscheinend ganz gleichen äusseren Bedingungen (z. B. zwei Bäume desselben Bestandes) grosse individuelle Schwankungen aufweisen, diese Arbeiten noch bedeutend, denn es wird hierdurch nothwendig, mit grossen Zahlen zu arbeiten, um die zugrunde liegenden Gesetze zu erforschen. Für den einzelnen Forscher entstehen hierdurch fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Schliesslich ist noch hervorzuheben, dass man vielfach auf Abneigung stösst, sich mit diesen Fragen zu beschäftigen, indem behauptet wird, dass Holzhandel und Technik sich schon längst ihre Ansichten gebildet hätten, gegen welche man doch nicht aufkommen könne. Erscheint dieser Pessimismus schon an und für sich nicht gerechtfertigt, so wäre es doch noch mehr zu bedauern, wenn man sich mit solchen Untersuchungen nicht beschäftigen wollte, weil diese jedenfalls im Laufe der Arbeit für Wissenschaft und Praxis gleich wichtige Ergebnisse liefern können und werden. So haben z. B. die noch zu berührenden preussischen Untersuchungen gezeigt, dass das Rothbuchenholz das Maximum seiner Güte etwa im 100jährigen Alter erreicht und von da ab rasch und erheblich nachlässt. Hieraus ergibt sich u. a. für die brennende Frage der Verwendung des Rothbuchenholzes zu Schwellen die wichtige Folgerung, dass man nicht, wie es vielfach geschieht, zu diesem Zweck die überalten 180 bis 200jährigen Bäume, sondern vorwiegend mittelalte Hölzer verwenden soll. — Die Konstruktion der Material-Prüfungs-maschinen, die von Prof. R. Hartig und Bauschinger in München nachgewiesene Thatsache, dass das spezifische Trockengewicht einen vorzüglichen Maassstab für die Festigkeit des Holzes bietet, und dass die Druckfestigkeit einen Rückschluss auf die übrigen Arten von Festigkeit gestattet, sowie die Organisation der forstlichen und mechanisch-technischen Versuchs-Anstalten haben ermöglicht, in neuester Zeit die Lösung dieser Fragen energisch und mit Aussicht auf Erfolg in Angriff zu nehmen. Der beste Beweis für die praktische Bedeutung dieser Arbeiten dürfte wohl darin zu finden sein, dass in den Vereinigten Staaten von Nordamerika eine umfassende Untersuchung der zahlreichen dort vorkommenden Holzarten geplant wird. Ausser dem vorzüglichen Plan für diese Untersuchungen ist bis jetzt das Ergebniss der Erhebungen über das pitch-pine-Holz (*pinus australis*) veröffentlicht worden. Prof. Hartig in München arbeitet eifrig an diesem Thema vom vorwiegend wissenschaftlich-anatomischen Standpunkte aus: In Oesterreich hat die forstliche Versuchsanstalt zu Maria-brunn im letzten Jahre die Untersuchungen über die technischen Eigenschaften des Holzes in umfassender Weise in Angriff genommen. Innerhalb Deutschlands hat man bisher in Preussen der praktischen Seite dieser Frage die grösste Aufmerksamkeit zugewendet. Bei der Hauptstation des forstlichen Versuchswesens zu Eberswalde beschäftigt sich der Dirigent der forstlichen Abtheilung, Prof. Dr. Schwappach, bereits seit dem Jahre 1889 eifrig mit solchen Untersuchungen, vom Jahre 1891 ab betheiligt sich auch die mechanisch-technische Versuchsanstalt zu Charlottenburg unter Leitung der Prof. Martens und Rudeloff an den Untersuchungen. Zwischen beiden Anstalten ist eine Arbeitstheilung in der Weise durchgeführt, dass die forstliche Versuchsanstalt das Untersuchungsmaterial bei ihren sonstigen Arbeiten sammelt, die nöthigen Beschreibungen des Standorts usw. liefert und spezifische Gewichtsbestimmungen vornimmt, während die mechanisch-technische Versuchsanstalt von den ihr übergebenen Probestücken die Druckfestigkeit ermittelt. Bis jetzt haben sich diese Arbeiten hauptsächlich auf die Kiefer, als die wichtigste Holzart des preussischen Staates, erstreckt. Fast 150 Stämme aus den verschiedensten Waldgebieten der östlichen Provinzen sind untersucht worden und es werden die Ergebnisse im Laufe des Jahres

1896 veröffentlicht werden. Ebenso liegen die Ergebnisse der Untersuchungen über die Eigenschaften des Rothbuchenholzes aus Hannover und Westfalen bereits vor. Im Ganzen befinden sich die Ermittlungen für Weymouths-Kiefer und Fichte. Für Fichte kommt die Vergleichung der wichtigsten Waldgebiete Schlesiens, Thüringens und Harz inbetracht, ausserdem soll auch der Vergleich mit dem Weissstannenholz durchgeführt werden. Für die Weymouths-Kiefer, eine waldbaulich ausserordentlich werthvolle und aussichtsvolle Holzart, haben die ausgedehnten Altbestände in Schlesien Untersuchungs-Material geliefert, wie es in gleichem Umfang sonst in Deutschland kaum vorhanden sein dürfte. Neben diesen Hauptarbeiten werden auch noch Spezialfragen untersucht, so ist jetzt u. a. besonders die Untersuchung über den Einfluss des Blauwerdens des Holzes auf dessen Güte zu erwähnen, welche durch den grossen Windbruch von 1894 veranlasst worden ist.

Zur Frage der Erhaltung des alten Leipziger Rathhauses. Aus Leipzig wird uns mitgetheilt, dass der Aufsatz, welchen wir in No. 54 d. Bl. über die Frage des dortigen Rathhausbaues brachten, Abdruck in einem Lokalblatt gefunden und, wie die Zuschrift meint, vielleicht dazu beigetragen haben dürfte, dass die Stadtverordneten in der Sitzung vom 8. d. Mts. zwar beschlossen haben, den Bau eines Rathhauses auf dem Gelände der Pleissenburg nach dem von uns mitgetheilten Vorschlag des Rathes zu erbauen, dass man aber über die Zukunft des jetzigen Rathhauses Entschluss noch nicht gefasst hat, dass vielmehr bei dieser Sitzung sich gewichtige Stimmen dafür aussprachen, erst den Bau eines neuen Rathhauses durchzuführen und einer späteren Generation zu überlassen, was aus dem alten Rathhause werden solle, da vielleicht schon in 6 Jahren ganz andere Momente für eine Entscheidung dieser Frage maassgebend sein würden, als heute. Man beschloss übrigens, eine gemischte Deputation aus 5 Rathsmitgliedern und 5 Stadtverordneten einzusetzen, welche das Raumbedürfniss zu prüfen und ein Programm für eine allgemeine deutsche Ideenkonkurrenz behufs Beschaffung von Plänen für den Neubau aufzustellen und das Preisausschreiben vorzubereiten habe. Für das Preisausschreiben sind 30 000 M. an Preisen ausgesetzt. Das in No. 54 erwähnte Anerbieten des Hrn. Dr. Colditz ist abgelehnt worden.

Städt. Baugewerkschule zu Rosswein i. Sachs. Die Anstalt wird am 1. Okt. d. J. um 3 Abtheilungen erweitert. Die Anstalt zerfällt nach dem neuen Lehrplan in 1. eine Baugewerkschule mit dem Lehrplan der kgl. sächsischen Baugewerkschule; 2. eine Bauarchitekturschule zur Weiterbildung von Bau-schul-Abiturienten mit einer Besuchsdauer von 1—2 Halbjahren; 3. eine Tiefbauschule für Eisenbahn-, Strassen- und Wasserbau-technik mit einem Lehrplan a) zu 2 und einem Lehrplan, b) zu 3 Halbjahren; 4. ein Bautechnisches Praktikum für Maurer, Steinhauer und Zimmerer mit dem Zweck, dieselben an der Hand von Vorträgen in der Baukonstruktionslehre in einem oder zwei 6wöchentlichen Kursen durch Herstellen von Modellen in $\frac{1}{10}$ natürlicher Grösse, die in ihrem Fache vorkommenden schwierigen Fälle herstellen zu lehren.

Preisbewerbungen.

Wettbewerb um Entwürfe für ein neues Landeshaus der Provinz Westfalen in Münster. Für die Errichtung des neuen Gebäudes ist ein durch seine freie Lage ausgezeichnetes, an dem Treffpunkte mehrerer Strassen liegender Bauplatz von keilförmiger Gestalt mit abgerundeter Spitze auszuweisen. Das auf demselben zu errichtende Gebäude soll ein Unter-, ein Erd- und zwei Obergeschosse erhalten; ein bestimmter Stil ist für dasselbe nicht vorgeschrieben. Für die künstlerische Ausstattung ist neben der Erfüllung des Raumbedürfnisses und seiner Nebenforderungen die nicht zu überschreitende Bausumme von 800 000 M. bei einem kubischen Einheitssatze von 19,50 M. maassgebend. Die Arbeitsleistung ist nicht unbedeutend; sie hat zu bestehen in 1 Lageplan 1:500, 4 Grundrissen, 2 Nebensichten und Schnitten 1:200, 2 Hauptansichten und einem Hauptschnitt (durch Sitzungssaal und Treppenhaus) 1:100, in einer Perspektive nach dem Maassstabe 1:100, einem Erläuterungsbericht und einer überschlägigen Kostenberechnung nach der kubischen Einheit. Wenn sich die ausschreibende Behörde entschliessen könnte, die Anzahl der Fassadenzeichnungen auf zwei, die der Durchschnitte auf gleichfalls zwei zu ermässigen, so würde sie, dessen sind wir sicher, die Theilnahme an dem eine interessante Aufgabe darbietenden Wettbewerbe erhöhen und sich die Dankbarkeit der Theilnehmer desselben erwerben, ohne dass das Ergebniss durch die Einschränkung der Arbeitsleistung ein weniger gutes würde. Die Einschränkung erscheint uns um so mehr erwünscht, als eine Uebertragung oder Betheiligung an der Bauausführung nicht in Aussicht genommen ist, da sich die Provinzial-Verwaltung in dieser Beziehung freie Hand vorbehält. Das Raumprogramm sieht Räume für den Landtag und den Provinzial-Ausschuss (darunter einen Sitzungssaal des Provinzial-

Landtages von 240 qm mit Wandelhalle von 120 qm, einen Sitzungssaal des Provinzial-Ausschusses von 75 qm usw.), Räume für die Verwaltung, eine Dienstwohnung des Landeshauptmanns, sowie Räume für die Landes- und die Landeskultur-Rentenbank vor. Der Sitzungssaal des Provinzial-Ausschusses ist zugleich Festsaal der Wohnung des Landeshauptmanns.

Auch wenn die Forderungen an zeichnerische Arbeit nicht ermässigt werden sollten, bleibt die Arbeit eine dankbare.

Ein Preisausschreiben um Vorschläge für die Reinigung von Abwässern erlässt die Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft zu Berlin S.W., Kochstr. 73, für ihre 1897 in Hamburg stattfindende Ausstellung. Gegenstand der Preisbewerbung ist ein Verfahren zur Klärung und Reinigung von Spüljauche und sonstigen Abwässern, für die Trocknung des dabei erhaltenen Schlammes, sowie ein Verfahren für die Aufarbeitung von Schlachthof- und Wasenmeisterei-Abfällen. Für die erste Aufgabe sind Preise von 8000 und 4000 M., für die letzte Preise in den Grenzen von 1000–2000 M. angenommen. Einsendungstermin ist der 28. Februar 1897. —

Die Preisbewerbung um Entwürfe für die künstlerische Ausschmückung der Kuppelhalle des östlichen Friedhofes in München ist mit 15 Entwürfen besetzt worden. Den ersten Preis erhielt der Entwurf: „Contrapunkt“ des Hrn. Malers Wilhelm Volz; drei zweite Preise fielen an die Entwürfe „St. Paul“ des Hrn. Jos. Guntermann, „die letzten Dinge“ des Hrn. Jos. Huber und „Ein grosses Werk hinderte mich, Grösseres zu schaffen“ des Hrn. Georg Waltheimburger. Der Magistrat beschloss, den Entwurf des Hrn. Guntermann zur Ausführung bringen zu lassen.

Personal-Nachrichten.

Baden. Dem Hofbaudir. Hemberger in Karlsruhe ist das Kommandeurkreuz II. Kl. des Ordens vom Zähringer Löwen verliehen.

Preussen. Der Wasserbauinsp. Brth. Borchers in Ratibor ist zum Reg.- und Brth. ernannt und der kgl. Regierung in Oppeln überwiesen. Dem Geh. Brth. Tolle in Lüneburg ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt.

Versetzt sind: der Elbstrom-Baudir. Geh. Brth. von Doemming von Magdeburg nach Berlin behufs Beschäftigung als Hilfsarb. in der Bauabth. des Minister. der öffentl. Arb.; der Geh. Brth. Loenart in Oppeln als Elbstrom-Baudir. nach Magdeburg; der im Verwaltungsbereich der kgl. Minister.-Baukomm. in Berlin angest. Wasserbauinsp. Brth. Eger in die Bauabth. des Minister. der öffentl. Arb.; der den kais. Gesandtschaften im Haag und in Brüssel zugetheilte Wasserbauinsp. Körte in Brüssel in eine Lokal-Bauinsp.-Stelle bei der kgl. Minister.-Baukomm. in Berlin; der bei den Elbstrombauten beschäft. Wasserbauinsp. Blumberg in Torgau in die dortige Wasserbauinsp.-Stelle; der bei den Saale-Regulirungsbauten beschäft. Wasserbauinsp. Sckerl in Kalbe a. d. S. an die kgl. Regierung in Bromberg; der Wasserbauinsp. Müller in Brieg in die Wasserbauinsp.-Stelle in Ratibor; die Kreisbauinsp. Schiele aus Neumark i. Wpr. nach Langenschwalbach und Andrae in Gr.-Strehlitz (O.-Schl.) nach Landsberg a. W.

Der amtliche Wohnsitz des Kreisbauinsp. für den Baukreis Herford ist von Herford nach Minden verlegt.

Den Landes-Bauinsp. Herrmann in Frankenberg, Georg in Wabern u. Lambrecht in Hofgeismar ist der Charakter als Brth. verliehen.

Versetzt sind: der Reg.- und Brth. Winter in Schneidemühl als Vorst. der Betr.-Insp. nach Hirschberg, sowie die Eisenb.-Bau- und Betr.-Insp. Jeran in Hirschberg als Vorst. der Betr.-Insp. 2 nach Schneidemühl; Deufel in Lissa i. P. an die kgl. Eisenb.-Dir. in Danzig und Spannagel in Markranstädt infolge Verlegung des Sitzes der von ihm geleiteten Bauabth. nach Leutzsch.

Zu Reg.-Bmstrn. sind ernannt: die Reg.-Bfhr. Krey aus Laucha a. d. U. (Ing.-Bfch.), Grimm aus Hittbergen u. Pötter aus Heeren (Masch.-Bfch.).

Den kgl. Reg.-Bmstrn. Amcke in Aschendorf a. d. Ems und Schurich in Kaukehmen ist die nachges. Entlassg. aus dem Staatsdienste ertheilt.

Der kgl. Reg.-Bmstr. Grubert in Kaukehmen ist aus dem Staatsdienste entlassen.

Sachsen. Den Strassen- und Wasserbauinsp. Lempe in Plauen, Mieth in Dresden, Neuhaus in Meissen u. Friedrich in Pirna ist der Titel und Rang als Brth. in der IV. Kl. der Hofrangordnung verliehen.

Württemberg. Der Prof. Dr. Hell ist auf das Studienjahr 1896/97 z. Dir. d. techn. Hochschule in Stuttgart ernannt.

Dem Brth. Schaal b. d. Minist.-Abth. f. d. Str.- u. Wasserbau ist der Titel u. Rang eines Ob.-Brths. verliehen.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. J. K. in Br. Der Ausdruck „böhmisches“ Stadttheater in der bez. Konkurrenz soll zunächst darauf hindeuten, dass in demselben Vorstellungen in böhmischer, d. h. tschechischer Sprache gegeben werden. Die tschechische Partei hat das Beiwort „böhmisches“ angenommen, weil sie auf dem Standpunkte steht, dass es ein böhmisches Königreich giebt und dieses durch die der Bevölkerungsziffer nach die Mehrheit bildende tschechische „Nation“ repräsentirt wird. Zu dieser Annahme befinden sich die deutschen Einwohner Böhmens in einem unüberbrückbaren Gegensatz. Sie nennen sich „Deutsche“ und bekunden damit ihre Zusammengehörigkeit zum deutschen Volke. Von einem böhmischen Königreiche und einem böhmischen Staatsrechte in demselben wollen sie nichts wissen. Im weiteren Sinne und im Hinblick auf den Umstand, dass das Preisausschreiben nur in tschechischer Sprache und in einer tschechischen bautechnischen Zeitschrift erlassen ist, im fernerem Hinblick darauf, dass das Preisgericht nur von Personen ausgeübt wird, welche der tschechischen Nation angehören, könnte man ferner schliessen, dass der böhmische Charakter auch im Bauwerke selbst zum Ausdruck kommen soll. Denn mit mehr nationalem Ehrgeiz als Berechtigung haben die Tschechen einen böhmischen Stil für sich in Anspruch genommen, der nichts anderes ist, als eine nach Böhmen übertragene italienische Renaissance, bei welcher der Schmuck durch die Sgraffito-Technik eine gewisse Rolle spielt.

Hrn. Arch. J. B. W. in Karlshamn (Schweden). Der Vorgang der Beurtheilung der eingegangenen Konkurrenz-Entwürfe, wie Sie ihn schildern, ist ein ganz ungewöhnlicher und entspricht in keiner Weise dem in Deutschland üblichen Verfahren. Wenn dieses dennoch als Anhaltspunkt gewählt werden soll, so muss zugegeben werden, dass die Ausschliessung des Entwurfes in keiner Weise gerechtfertigt ist. Wenn Sie bei Berichten über deutsche Preisbewerbungen Entwürfe mit den Namen ihrer Verfasser bezeichnet sehen, so kann diese Bezeichnung bei anonymen Wettbewerben stets nur nach der Entscheidung der Preisrichter stattfinden. Neben den anonymen Wettbewerben werden aber auch, indessen weit seltener, auch solche veranstaltet, bei welchen die Namen der Verfasser dem Entwurf schon vor der Einlieferung beigelegt werden.

Hrn. Arch. Joh. N. B. in M. Wir würden Warmwasserheizung vorziehen. Eine umfassendere Beantwortung der Frage würde Ihnen die Redaktion des „Gesundheits-Ingenieur“ in Friedrichshagen bei Berlin ertheilen können.

Hrn. Arch. G. G. in St. G. Sie sind verpflichtet, den Nachbar in jeder Weise schadlos zu halten.

Fragebeantwortungen aus dem Leserkreise.

Zu der Anfrage in No. 51 erlaube ich mir folgende Mittheilung zu machen: Ich glaube, dass die unangenehm empfundenen Dünste in den vom Schwamm befreiten Hohlräumen durch sehr energische Auslüftung mit heisser Trockenluft beseitigt werden können. Die Hitze wird die scheinbar im Ueberfluss angewandten Schwammmittel zur Verdunstung bringen; es wird dann nöthig, die Dämpfe durch künstliche Lüftung alsdann herauszutreiben. Apparate, welche beides zugleich erreichen, welche die Ausdörrung mit heisser Trockenluft unter gleichzeitiger kräftiger Ventilation bewirken, habe ich für mein Schwamm-Beseitigungsverfahren konstruirt. Ich glaube nicht, dass diesem Bedürfniss zur Durchlüftung von Hohlräumen bisher in anderer Form schon Rechnung getragen worden ist.

M. Seemann, Reg.-Bmstr., Berlin.

Anfragen an den Leserkreis.

Wie haben sich die dem Arch. F. G. Perle in Hagen i. W. patentirten Schornstein- und Lüftungsrohre aus hohlen Körpern mit Bindern in der Praxis bewährt, wo sind solche schon verwendet worden und wie hoch stellen sich die Kosten f. d. stgd. m fertiger Arbeit?

A. H. in H.

Offene Stellen.

Im Anzeigenthail der heut. No. werden zur Beschäftigung gesucht.

a) Reg.-Bmstr. und -Bfhr., Architekten und Ingenieure. Je 1 Reg.-Bmstr. d. Oberbürgermstr. Lindemann-Düsseldorf; von Brenning-Düren; Reg.- u. Brth. Mehrtens-Dresden; Garnis.-Bauinsp. von Pissenne-Saarburg. — 1 Kreisbmsr. d. Dr. von Sandt-Bonn. — Je 1 Arch. d. Brth. Ende & Böckmann-Berlin; Brth. Möckel-Doberan; Stadtbmsr. Broeg-Kassel; Reg.-Bmstr. Ludw. Müller-Strassburg; Arch. Kuster-Hannover; Arch. Plicker-Kripp a. Rh.; No. 2419a, Haasenst. & Vogler A.-G.-Hannover; W. 672, X. 673, F. 681, Exp. d. Dtsch. Bztg. — 1 Baassist. d. Oberbürgermstr. Lindemann-Düsseldorf. — Je 1 Ing. d. Stadtbmstr. Wiebe-Essen; Henning, Hartwich & Co.-Berlin. — Je 1 Arch. als Lehrer d. d. Dir. d. Baugewerkschulen-Eckernförde u. Buxtehude.

b) Landmesser, Techniker, Zeichner usw. 1 Geometer d. d. Magistrat-Innsbruck. — Je 1 Techn. d. d. Stadtbauamt-Göttingen; Magistrat-Breslau; Rath d. Stadt-Chemnitz; Garnis. Baubez. IV.-Berlin; kgl. Kreisbauinsp. Kerstein-Ortelsburg; Arch. Baldeweg-Liegnitz; No. 2394a, Haasenst. & Vogler A.-G.-Hannover; M. 662, Exp. d. Dtsch. Bztg. — 1 Wasserwerks-Aufs. d. Stadtbauinsp. Knauff-Kottbus. — Je 1 Baupolizeier d. Oberbürgermstr. Müller-Eisenach; Dr. Klein-Düsseldorf; Stadtbauinsp. Knauff-Kottbus. — 1 Wege-Aufs. d. d. Ortsbauamt-Nonnkirchen Bez. Trier. — 1 Zeichner d. E. 680, Exp. d. Dtsch. Bztg.

Hierzu eine Bildbeilage: Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896.

Berlin, den 15. Juli 1896.

Inhalt: Die Umgestaltung der Umgebung des Rathhauses und der Marktkirche zu Wiesbaden. — Die 37. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure zu Stuttgart (Schluss). — Vermischtes. — Todtenschau. — Bücher-

schau. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekassen. — Offene Stellen.

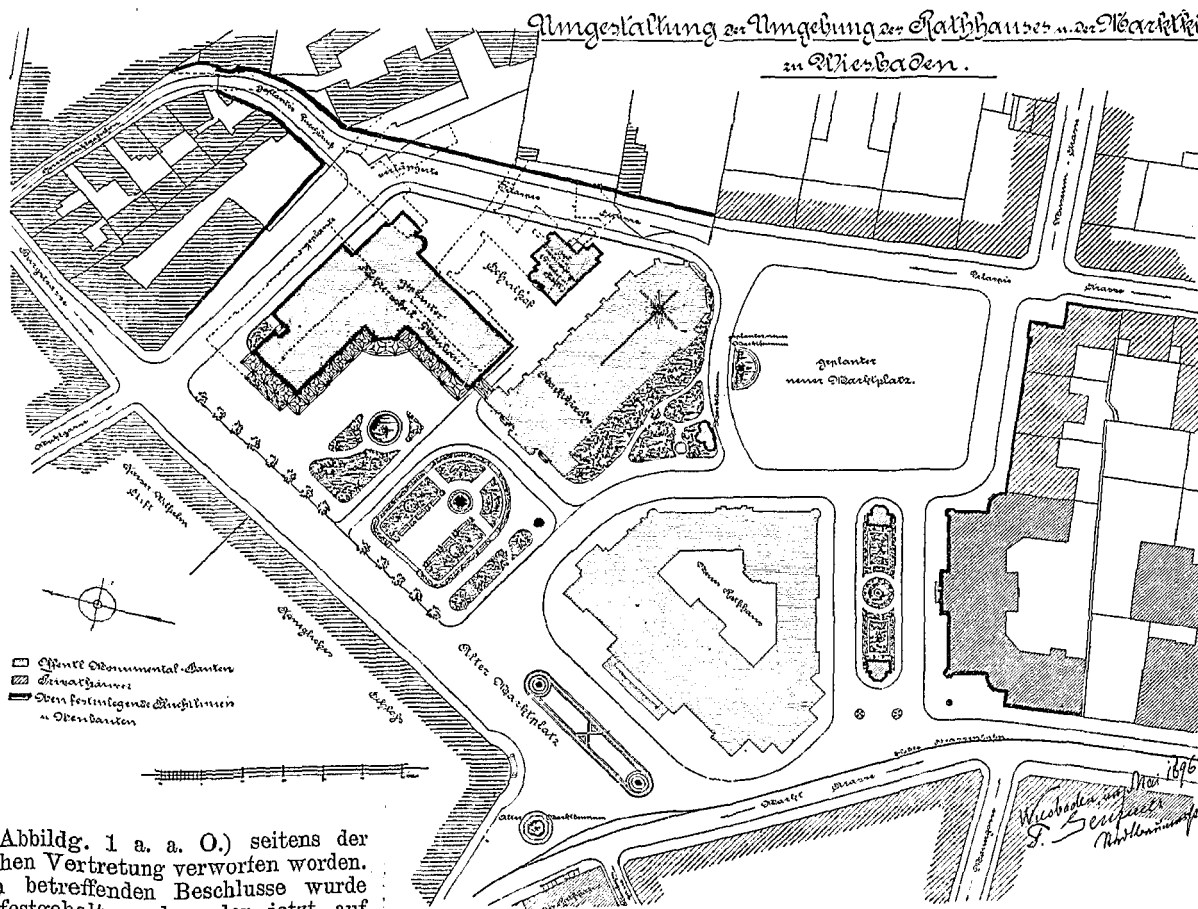
Die Umgestaltung der Umgebung des Rathhauses und der Marktkirche zu Wiesbaden.

Schon einmal ist an dieser Stelle über die Umgestaltungspläne eines Theiles der nachstehend behandelten Umgebung des Rathhauses und der Marktkirche zu Wiesbaden berichtet worden (vergl. „Vorschlag zur Bebauung des Dern'schen Geländes in Wiesbaden“, Jahrg. 1895, No. 47, S. 293—294). Während es sich damals nur um die Bebauung und die Anlage eines neuen Marktplatzes südlich von den genannten beiden Bauwerken handelte, steht nunmehr auch die Umgestaltung des nördlich bzw. nordöstlich von denselben belegenen Gebietes und die Ausschmückung des Schlossplatzes infrage. Mein damaliger Vorschlag zur Bebauung des Dern'schen Geländes hat trotz wärmster Befürwortung seitens einiger Mitglieder des Stadtverordneten-Kollegiums, insbesondere der Fachgenossen unter denselben, Zustimmung nicht gefunden. Die Gründe hierfür sind zu finden einmal in der Neuheit der Idee, ferner darin, dass es bei vielen zur Gewohnheit geworden ist, die südlich vom Rathhaus seit vielen Jahren frei liegende Fläche als „Platz“ anzusehen, obgleich die Südfront des Rathhauses in Rücksicht auf den früher dieser Front gegenüber geplanten Theater-Neubau als Strassenfront erbaut ist. Glücklicherweise ist allerdings auch der andere s. Z. mitgetheilte Ent-

den Bau zu errichten, festgehalten und diesen, um den „Platz-Freunden“ gerecht zu werden, dem Rathhause nur auf etwa 32 m genähert. Dieser 32 m breite Streifen soll mit doppelter Fahrbahn und einer mittleren gärtnerischen Anlage versehen werden, die in der Mitte durch einen Springbrunnen unterbrochen und an

beiden Enden durch zwei pavillonartige Verkaufshallen für Blumen und Obst abgeschlossen ist. So wird die Geschlossenheit des neuen Marktplatzes noch einigermaßen gewahrt, wenn auch der Ausgang nach der Marktstrasse aus einer einflügeligen Thür zu einem zweiflügeligen Thor geworden ist. Bei der Einschränkung des Vorsprunges musste natürlich auch die Passage fallen. Die Entscheidung darüber, ob ein Theil oder die ganze Baustelle stadtsseitig bebaut werden wird, steht noch aus. Es steht aber zu erwarten, dass die Stadt mindestens einen Theil zurückbehält, um Verwaltungsräume zur Entlastung des alsbald ganz besetzten Rathhauses oder Räume zur Unterbringung von Sammlungen dort zu erbauen.

Neuerdings hat namentlich der letztere Gedanke an Gestalt gewonnen und es ist vorge-



wurf (Abbildg. 1 a. a. O.) seitens der städtischen Vertretung verworfen worden. In dem betreffenden Beschlusse wurde daran festgehalten, dass der jetzt auf dem Platze zwischen dem kgl. Schlosse, dem Rathhaus und der Kirche stattfindende Markt auf den neu anzulegenden Platz südlich von der Kirche verlegt und ein entsprechender Theil des zu bebauenden Geländes im städtischen Besitz verbleiben solle. Dies und der seitens der Stadtverordneten geäußerte Wunsch nach möglichst Freilassung der Südseite des Rathhauses waren nun bestimmend für die Umgestaltung des südlichen Gebietes. Ich habe aber an der Idee, dem Rathhause gegenüber einen aus der übrigen Flucht vorspringen-

schlagen worden, die Fläche, auf der die durch den Neubau des Gerichtshauses im nächsten Jahre frei werdenden alten Gerichtsgebäude stehen, mit der dem Rathhaus gegenüber liegenden Fläche zu vereinigen und auf dem so gewonnenen Bauplatz von etwa 85 m Länge und 50 m mittlerer Breite einen Neubau für die in einem alten Gebäude an der Wilhelmstrasse jammervoll untergebrachten Sammlungen: die königl. Gemäldegalerie, die Sammlungen des Nass. Alterthumsvereins, die naturhistorischen Samm-

lungen des Nass. Vereins für Naturkunde und die Landesbibliothek zu errichten.

Der Marktplatz soll nach der Kirche zu mit freien gärtnerischen Anlagen abgeschlossen werden. An der hier leicht geschwungenen Begrenzungskante der eigentlichen Platzfläche ist die Aufstellung eines Marktbrunnens in Aussicht genommen. Es ist ferner beabsichtigt, den Markt mit leicht transportablen Bedachungen zu versehen, die nur, wenn die Witterung es erfordert, zu den Verkaufsständen aufgestellt und nach Beendigung derselben wieder abgelegt werden sollen. Zur Aufbewahrung dieser aus Eisen und Leinwand herzustellenden Bedachungen wird der Marktplatz theilweise unterkellert. In diesen Kellern würden ausserdem die nicht verkauften Marktwaren (Gemüse, Früchte u. dergl.) aufzubewahren sein, die gegenwärtig von den Händlern in benachbarten Häusern untergestellt werden. Schliesslich sollen in denselben Aborte für die Marktbesucher angelegt werden. Die Kellerräume werden mit dem Marktplatz durch Treppen und Aufzüge verbunden. In den Anlagen an der Kirche wird ein Pavillon errichtet, in dem die Accisenverwaltung ihr Marktbüreau erhält. Die dort bereits bestehende Bedürfnisanstalt wird durch den Pavillon und entsprechende Anpflanzungen den Blicken angemessen entzogen.

Wenden wir uns nun zu dem nördlich und nordöstlich von der Marktkirche gelegenen Gebiet, so finden wir hier den Rest jener alten Gebäude, die mit Gärten, Holzlagerplätzen und dergl. untermischt früher den ganzen inrede stehenden Stadttheil bedeckten und mit deren Beseitigung bei Erbauung der Marktkirche in den fünfziger Jahren begonnen wurde. Ein weiterer Theil fiel in den achtziger Jahren, um dem Rathhause Platz zu machen und der Rest jenes Gerümpels wird voraussichtlich vor Ablauf des Jahrhunderts, vielleicht schon im nächsten Jahre vom Erdboden verschwinden. In dem beigegebenen Lageplan sind diese heute noch vorhandenen alten Baulichkeiten mit punktirten Linien angegeben.

Einen wesentlichen Anstoss, die wenig erfreulichen Zustände an diesem hervorragenden Punkte der Stadtmitte, gegenüber dem Königlichen Schlosse und der Wilhelms-Heilanstalt, der hochherzigen Stiftung des Kaiser Wilhelm I., sowie in unmittelbarer Nähe der Marktkirche (evangel. Hauptkirche) und des Rathhauses zu beseitigen, giebt jetzt der Neubau einer höheren Töchterschule; denn dieser kann nicht wohl anders als möglichst in der Mitte der Stadt in Aussicht genommen werden und hier ist nur noch diese eine ausreichend grosse Baustelle verfügbar. Das hier zu errichtende Gebäude wird sich nicht wie das zwischen den freien Plätzen liegende Rathhaus in mächtiger Baumasse mit einer breit entwickelten Hauptfront einfügen dürfen, sondern die

Rücksicht auf die Erhaltung des Schlossplatzes in entsprechender Ausdehnung nöthigt, den Neubau mehr als Wandung des Platzes zu behandeln. Aus dieser Erwägung ist die eigenartige Form mit dem einspringenden rechten Winkel entstanden. Dieselbe hat übrigens zu einer durchaus zweckmässigen Grundrissanordnung geführt, indem der Haupteingang und die Haupttreppe in die Spitze des rechten Winkels gelegt worden sind. Von hier aus durchzieht die beiden Flügel je ein Korridor, die den Verkehr zu den Schulräumen vermitteln. Im II. Obergeschoss des dem Wilhelmstift gegenüberliegenden Flügelendes ist die Aula untergebracht, um hier einen kräftigen und hervorragenden Abschluss des Gebäudes zu erzielen; während der andere Flügel sich ziemlich dicht an die Marktkirche anlehnt und mit derselben durch eine überdeckte Thorfahrt verbunden ist. In das Erdgeschoss sind auf der einspringenden Seite, dem Schlossplatze zu, Arkaden eingebaut, die einestheils dem Platze zur Zierde gereichen sollen, aber auch den praktischen Zweck haben, den Schülerinnen bei schlechtem Wetter als trockene Wandelbahn zu dienen. In der Spitze des Winkels kommt die dort befindliche Treppe als Thurm zum äusseren Ausdruck.

Die umstehende perspektivische Ansichtsskizze giebt ein flüchtiges Bild der zukünftigen Platzwirkung. An der verlängerten Delaspéstrasse ist ein Dienstwohngebäude für den Direktor und den Pedell der Töchterschule geplant.

Nach Verlegung des Marktverkehrs auf den neuen Marktplatz wird der Schlossplatz mit gärtnerischen Anlagen versehen werden; vielleicht findet auch eines der Denkmale, die demnächst hier errichtet werden sollen, dort seine Aufstellung. In dem Lageplan ist dies berücksichtigt und eine Stelle in der Mittelaxe der Marktkirche hierfür in Aussicht genommen. Da dies Denkmal somit wesentlich aus der Platzmitte, dem Rathhaus zu, verschoben wäre, so ist in der Diagonalaxe vor dem Töchterschulneubau als weiterer Schmuck der Platzfläche ein Springbrunnen vorgesehen.

Allem Anscheine nach wird alsbald mit der Durchführung dieser Pläne vorgegangen werden. Die einleitenden Schritte hierzu sind bereits gethan und man ist dem ganzen Plane in den maassgebenden Kreisen wie in der Bürgerschaft wohlgesinnt, so dass voraussichtlich in wenigen Jahren die Stadt Wiesbaden in ihrem Centrum eine mit einer Reihe hervorragender Monumentalbauten und prächtigen Privatbauten umstellte Platzgruppe besitzen wird, die sich in ihrer malerischen Gestaltung und in dem Wechsel ihrer Bilder ähnlichen Anlagen des Mittelalters und der Renaissance würdig an die Seite stellen darf.*)

Wiesbaden im Mai 1896.

Felix Genzmer.

Die 37. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure zu Stuttgart.

(Schluss.)

Der zweite Versammlungstag war in erster Linie den geschäftlichen Angelegenheiten des Vereins gewidmet. Aus dem Berichte des Hrn. Dir. Peters entnehmen wir, dass das Vereinsvermögen 337 000 M beträgt. Das Vermögen der Hilfskasse ist bereits nach dem 1. Jahr auf 16 000 M angewachsen, weshalb beschlossen wurde, den für ein Jahr an eine Person zu zahlenden Beitrag von 300 auf 500 M zu erhöhen. Für den schon früher erwähnten Bau des Vereinshauses ist eine Summe von 260 000 M angenommen. Für das Siemens-Denkmal werden bis zu 50 000 M aufgewendet und dasselbe zusammen mit einem Denkmal für Alfred Krupp vor der technischen Hochschule in Charlottenburg aufgestellt. An der Errichtung beider Denkmäler betheiligen sich der Verband deutscher Eisen- und Stahlindustrieller und der Verein deutscher Eisenhüttenleute. Die goldene Grashof-Denkmünze wird an Kom.-Rath Krauss-München für hervorragende Verdienste um den deutschen Lokomotivbau und an Geh. Reg.-Rth. Wöhler in Hannover für seine bahnbrechenden Untersuchungen über das Verhalten und die Festigkeit der Konstruktions-Materialien verliehen. Für die Frage der Einführung des metrischen Gewindes mehren sich die Stimmen in England und Amerika. Internationale Vereinbarungen mit den technischen Körperschaften des Auslandes sind eingeleitet. Die Frage der Erörterung der Schädlichkeit des Kohlenrauches für die Gesundheit wird abgelehnt, da diese Frage in das Gebiet der Hygiene falle. Im übrigen sei die Sterblichkeit in Industriegebieten mit starkem Kohlenrauch nicht grösser, als die in anderen Gegenden. Der Antrag betr. das Rosten des Schweiss- und Flusseisens wird den Bezirksvereinen zur Ermittlung zugewiesen. Der Haushaltungsplan für 1897 schliesst mit einer Einnahme von 471 000 und einer Ausgabe von 455 000 M ab. Als Ort der nächsten Versammlung ist Kassel in Aussicht genommen.

Nach Schluss der Verhandlungen wurde unter Führung des Hrn. Kom.-Rth. Vetter das Stuttgarter Schwimmbad besichtigt.

Am Nachmittag des gleichen Tages folgte das fröhliche Festessen, welchem Prinz Weimar, Minister v. Pischek, Gen.-Lieut. Dettinger, Ob.-Bürgermeister Rümelin, Präses v. Leibbrand, Rektor Prof. Dr. Brill, Prof. Dr. v. Lemcke usw. theilnahmen. Den Toast auf Kaiser und König brachte Kom.-

Rath Kuhn, nach demselben auch einen Trinkspruch auf den Prinzen Weimar aus. Dieser antwortete sofort mit einem Toast auf die Industrie. Kom.-Rth. Engelhard-Offenbach sprach auf Stuttgart, Ob.-Bürgermeister Rümelin auf den württemberg. Bezirksverein, der die Gäste zugeführt habe, Brth. Gross-Esslingen auf die Ehrengäste, Rechtsanwalt Kraut auf die deutschen Ingenieure, Geh. Reg.-Rth. Prof. Rietschel auf die Damen.

Der regnerische Abend dieses Tages vereinigte ein kleines Häuflein zu einem Ausfluge auf den Hasenberg, während der grössere Theil der Versammlung sich in den Sälen des Museums dem Tanzvergnügen hingab.

Der dritte Verhandlungstag war wieder Vorträgen gewidmet. Den Vorsitz führte Kom.-Rth. E. Kuhn. Vor dem Anhören der Vorträge wurde die Frage der theoretischen Ausbildung der Werkmeister für das Maschinenwesen an den Werkmeisterschulen an die Bezirks-Vereine zurückgewiesen.

Dann hielt Hr. Prof. Ernst seinen Vortrag über „James Watt und die Grundlagen des modernen Dampfmaschinenbaues“. James Watt ist für uns eine nie versiegende Quelle geistiger Anregung. Nicht nur was er geschaffen, sondern mehr noch wie er es geschaffen, ist mustergiltig für uns, und wenn wir auch ahnen, dass die weitere Entwicklung der technischen Wissenschaft der Welt noch unermessliche Fortschritte bringen wird, so wissen wir doch schon heute, dass das kommende Jahrhundert der Elektrizität auf den Schultern des zur Neige gehenden Jahrhunderts des Dampfes steht. Nach diesen Worten geht der Redner auf die Arbeiten Watt's ein und schliesst seinen Vortrag mit der Ausführung, der Aufschwung des modernen Dampfmaschinenbaues falle zusammen mit der Rückkehr zu wissenschaftlichen Forschungsversuchen im Watt'schen Geiste. Der von dem aufrichtigsten Beifall der Versammlung begleitete, auf ein reiches Tafelmateriale gestützte Vortrag war eine warme Huldigung des Vereins für James Watt.

Wir freuen uns, mittheilen zu können, dass mittlerweile in der Sitzung der Stadtverordneten vom 26. Juni d. J. der fragliche Entwurf zum Neubau der Töchterschule genehmigt und damit die Ausführung des schönen Plans, durch welchen Wiesbaden einen monumentalen Platz ersten Ranges erhält, gesichert ist.

D. Red.

Nach einer kurzen Pause folgte der Vortrag des Hrn. Dir. W. Heyder aus Augsburg über die Arbeiten der Maschinen-Ingenieure in der Städtereinigung während der letzten 25 Jahre. Die interessanten Ausführungen des Redners erstreckten sich auf die Pumpwerke für die Abführung der städtischen Abgangsstoffe, die Luftkolbenpumpen für die Abführung der Hauswässer, die Kläranlagen, auf das Schwemmsystem, und werfen schliesslich in Anknüpfung an die Papierklosets die Frage auf, ob es möglich sei, ein Kloset zu finden, das ohne den Wasserverbrauch für das theure Schwemmsystem dieselben Vorzüge besitzt, wie ein Wasserkloset? Redner bespricht eine Reihe von verschiedenen Systemen der Haus- und Städtereinigung und die maschinellen Einrichtungen für die Verarbeitung der Fäkalien und anderer Abfallstoffe, und rechnet gerade diese Errungenschaften zu den besten Leistungen auf dem Gebiete der Städtereinigung während der letzten 25 Jahre. „So hat sich denn gezeigt, dass die Maschinen-Ingenieure fleissig mithelfen in Ueberwindung der mancherlei Schwierigkeiten, die der vollkommenen Durchführung der verschiedenen Städtereinigungssysteme im Wege stehen.“ —

An den Vortrag schloss sich eine Debatte, an welcher sich die Hrn. Symons-Rotterdam, Herzberg-Berlin, Orgelmann-Hannover und Schott-Köln beteiligten. Nach Beendigung derselben verkündet der Vorsitzende den Schluss der 37. Hauptversammlung und dankt allen denen, die zu ihrem glänzenden Verlauf beigetragen haben. Hr. Dr. Caro-Mannheim dankt dem Vorsitzenden Kom.-Rth. Kuhn für die Leitung und dem Vereinsdir. Peters für die unermüdliche Besorgung der Geschäfte. Die Versammlung drückt ihre Zustimmung durch ein dreifaches Hoch auf beide Vereinsleiter aus.

Die Besichtigungen dieses Tages galten zunächst den Heiz- und Beleuchtungs-Einrichtungen sowie dem Personenaufzug des Hôtel Marquardt, sowie vor allen Dingen den industriellen Anlagen von Esslingen, wohin die 800 Köpfe zählende Teilnehmer-

schaar 2 Züge führten. Gruppe I besichtigte die Maschinenfabrik Esslingen, Gruppe II die Feilenhauerei von Dick, Gruppe III die Champagnerfabrik von Kessler & Cie., welche auch die übrigen Gruppen anzog. Der hier dargebotene Willkomm-Trunk wurde von der Maschinenfabrik Esslingen und der Wollspinnerei von Merkel & Kienlin dargeboten. Kom.-Rth. Merkel toastete auf die Gäste, Fabr. Engelhard-Offenbach auf die Esslinger Industrie, Brth. Gross auf die dahingegangenen Esslinger „Männer der That“ Merkel, Kessler und Ferd. Decker. Der Abend wurde im Kursaal in Cannstatt verbracht, wo Ob.-Bgrmstr. Nast die Gäste begrüßte und Kom.-Rth. Kuhn dankte. Ein fröhlicher Tanz schloss den Tag ab.

Den festlichen Schluss der Hauptversammlung bildete eine Festfahrt auf den Lichtenstein, welche etwa 600 Teilnehmer mitmachten. Ein von Dr. E. Kapff-Cannstatt gedichtetes Festspiel erhöhte die Weihe des historischen Ortes. Eine grosse Reihe von Trinksprüchen und Ansprachen zeugte von der gehobenen Stimmung der Versammlung unter dem Eindruck der Oertlichkeit und des schönen Festspiels, das mit den Worten ausklang:

„Wohl freut der Deutsche sich
Der alten Mären aus entschwundenen Tagen,
Und nie, so dünkt mich, wird in deutschen Landen
Vom Lichtenstein der hehre Sang verklungen.
Doch nicht mehr flüchtet aus der Gegenwart
Er muthlos sich in das romant'sche Reich,
Drin Minnedienst und Ritterehre blühen,
Nein, selber zimmert er mit starker Hand
Sein Haus sich für die Gegenwart und Zukunft
Und fragt nicht nach des Nachbars Segensspruch.
Es sprosst mit Macht in ungemessnen Räumen
Zum Licht empor der Zukunft grüne Saat.
Die welken Blüten fallen von den Bäumen,
Und neu erblüht die Poesie der That.“ —

Vermischtes.

Die Erhaltung und Pflege der Kunstdenkmäler in Preussen ist fortgesetzt Gegenstand der Aufmerksamkeit der zuständigen Regierungskreise. So erliess der Minister für Kultus und Unterricht neuerdings einen Runderlass an alle Regierungs-Präsidenten, in welchem dieselben aufgefordert werden, den Gemeinden die für die Erhaltung der Kunstdenkmäler infrage kommenden gesetzlichen Bestimmungen in die Erinnerung zurückzurufen und darauf zu dringen, dass das Nachsuchen der Erlaubniss zur etwaigen Entfernung solcher Denkmäler, die den Anforderungen des Verkehrs weichen mussten oder aus anderen Gründen der Beseitigung oder Veränderung anheimfallen würden, frühzeitig, vor Eintritt in die entsprechenden Vorarbeiten und jedenfalls vor Beginn der Ausführungsarbeiten erfolgt.

Verschiebung der Sonderausstellung von Heiz- und Lüftungsanlagen in Düsseldorf auf das Frühjahr 1897. Die grosse Anzahl der Anmeldungen, viele Wünsche, die auszustellenden Gegenstände im Betrieb zu zeigen, machen es erforderlich, dass die vorgesehenen Bauten erweitert und dem besonderen Zwecke entsprechend hergerichtet werden müssen. Die grösste Zahl der Aussteller wünscht eine Verschiebung der Ausstellungszeit, um Gelegenheit zu haben, besonders hergestellte Neuheiten auszustellen und das Ganze mit Musse reichhaltig gestalten zu können. Um all diesen Wünschen entgegen zu kommen, hat die Ausstellungsleitung in Verbindung mit dem mitwirkenden Arch.- und Ingen.-Verein sich veranlasst gesehen, den Beginn der Ausstellung auf Anfang April 1897 zu verlegen. Die Ausbildung der Innenräume und Fassaden ist von ersten Düsseldorfer Künstlern übernommen.

Die Bethheiligung Deutschlands an der Weltausstellung in Paris 1900 ist in diesen Tagen auf diplomatischem Wege der französischen Regierung auf deren Einladung zugesagt worden. Die Nachricht hat jenseits wie diesseits der Vorgesetzten einen guten Eindruck hervorgerufen und ist die Einleitung eines Wettkampfes, der, wie die wirtschaftlichen Verhältnisse der beiden Länder heute liegen, auf beiden Seiten mit dem Aufgebot aller Mittel geführt werden wird. Zum Reichskommissar für die Weltausstellung ist der kais. Reg.-Rth. und vortragende Rath im Reichsamt des Innern Hr. Dr. Richter ernannt; ihm zur Seite steht Hr. Reg.-Rth. Lewald, beides Beamte, welche sich bereits bei den Arbeiten Deutschlands für die Weltausstellung in Chicago bewährt haben. Das Bureau für die Vorbereitung der deutschen Abtheilung befindet sich Berlin W., Wilhelmstr. 74.

Todtenschau.

Ernst Curtius †. Am Nachmittag des 11. Juli ist im Alter von 82 Jahren der Archäologe und Geschichtsschreiber des alten Hellas Ernst Curtius an Altersschwäche gestorben, nur kurze Zeit nach der Aufstellung seiner Büste im Museum in

Olympia, mit welchem Akte seine zahlreichen Freunde und Verehrer ihm ein sichtbares Zeichen der Verehrung aus Anlass seines 80. Geburtstages gegeben hatten. Sie wurde aufgestellt in dem Museum, welches von seiner Höhe auf die alte, nur in spärlichen Resten an ein glänzendes Dasein erinnernde Stadt der olympischen Spiele im Alpeiossthal herabsieht und errichtet wurde, um die Ergebnisse der Forschungen und Ausgrabungen aufzunehmen, welche auf Anregung und Betreibung von Curtius auf der Stätte des alten Olympia mit ausserordentlichem Erfolge für die deutsche archäologische Wissenschaft und für die preussischen Museen unternommen wurden. Diese Ausgrabungen und ihre wissenschaftliche Ausbeutung bilden die Krone des reichen Lebenswerkes des Verstorbenen.

Ernst Curtius wurde am 2. Sept. 1814 in Lübeck als Mitglied einer alten Patrizierfamilie geboren, studierte unter Welcker in Bonn, Otfried Müller in Göttingen und August Böckh in Berlin. Er promovierte 1841 in Halle, habilitierte sich 1843 in Berlin als Privatdozent, ging 1844 nach Bonn, 1856 nach Göttingen und kehrte 1868 endgiltig als Nachfolger Böckh's nach Berlin zurück, wo es ihm vergönnt war, das 50jährige Dozenten-Jubiläum zu feiern.

Bücherschau.

Albrecht, Handbuch der praktischen Gewerbe-Hygiene; bearbeitet unter Mitwirkung von E. Claussen und W. Oppermann, (k. Gewerbe-Inspektoren), Th. Oppler und C. Specht, (Beauftragten von Berufsgenossenschaften), K. Hartmann und E. Platz, (k. Regierungsräthen im Reichs-Versicherungsamt), G. Evert, (Reg.-Rath und Mitglied des k. Statist. Büreaus), A. Villaret, (Ober-Stabs- und Garnison-Arzt).

Das vorliegende, in 5 Heften im Gesamtumfang von 72 Bogen gehaltene, vor kurzem vollendete Werk, welches aus einer Vereinigung von Fachleuten aller beteiligten Richtungen hervorgegangen ist, bringt auf 8 Druckbogen eine Darstellung der besonderen durch den Gewerbebetrieb bedingten allgemeinen Gesundheitsschädlichkeiten aus der Feder eines Arztes, darnach eine kurze Darstellung über „Wesen und Bedeutung des Betriebsunfalls“ (Albrecht) und, nun folgend, die mehr praktischen allgemeinen Theile, betr. Bau und bauliche Einrichtung von Fabriken (Oppermann), Heizung und Beleuchtung der Arbeitsräume (Hartmann), Kessel und Motor (Claussen). Alsdann folgen in die Einzelheiten der verschiedenen Betriebe eingehende Theile über metallurgische und chemische Industrie, Holzbearbeitung, Leder-, Papier- und Textil-Industrie usw. (von verschiedenen Bearbeitern) und den Schluss macht ein Anhang, der die deutsche Gesetzgebung zum Schutze von Leben, Gesundheit und Sittlichkeit der gewerblichen Arbeiter (von Evert) enthält.

Es ist ein gross angelegtes und doch in engem Rahmen und durchsichtiger Anordnung gehaltenes Werk, das zwar in erster Reihe den Fabrikherrn, Arbeitgeber und den gewerblichen Aufsichtsbeamten zu dienen bestimmt ist, doch in der Eigenart seiner Bearbeitung weit mehr als das leistet. Indem dem Buche näm-

lich etwa 750 Figuren im Text beigegeben sind, und darin ausführlich auf alle Fragen des Baukonstruktionswesens und der Einrichtung von Gebäuden eingegangen wird, ist dasselbe auch geeignet, Architekten und Ingenieuren, die sich mit Fabrikbauten befassen, die nothwendige Anleitung zu gewähren. Denn es sind nach heutiger Erkenntniss nur wenige Theile eines Baues, die von Fragen der Gesundheitslehre unberührt bleiben und auf alle diese Fragen, ob sie nun unmittelbar oder mittelbar gestreift werden, geht das Handbuch ein, so dass es seinen Titel „Handbuch der praktischen Gewerbe-Hygiene“ in jedem Sinne mit Recht trägt. Aber auch der an Fabrikbauten und Fabrikbetrieben nicht unmittelbar Beteiligte wird auf eine grosse Reihe von Fragen aus dem Gebiete der Gesundheitspflege Auskunft und meist sogar präzise Antwort erhalten. Es sei deshalb das vortreffliche Buch jedem, der zu den behandelten Gegenständen irgend ein Interesse hat, aufs wärmste empfohlen. — B. —

Bei der Redaktion dieses Blattes eingegangene litterarische Neuheiten:

- Vogel, Dr. E.** Taschenbuch der praktischen Photographie. Ein Leitfaden für Fachmänner und Liebhaber. 4. Auflage. Berlin 1896. Robert Oppenheim (Gustav Schmidt). Preis 3 M.
- Zeitschrift für die gesammte Kälte-Industrie.** 2. Jahrgang. München 1896. R. Oldenbourg. Preis 16 M.
- Käuffer, Paul, Ing.** Energie-Arbeit. Die Kräftediagramme. Die spezifische Wärme der Luft (Gase). Der Vorgang, wenn Luft infolge von Erwärmung sich auf grösseres Volum ausdehnt. Mainz 1896. Viktor v. Zabern. Pr. 1 M.
- von Schneller, Otto.** Die schiefe Ebene als Schiffshebe-Einrichtung auf Kanälen (System Peslin). Wien 1896. Lehmann & Wentzel.
- Strecker, Dr. Wilhelm.** Das Wesen und die Bedeutung der Kulturtechnik. Dresden 1896. G. Schönfeld's Verlagsbuchhandlg. Pr. 60 Pf.
- Walz, Dr. E.** Die Regelung der Baugrundstücke nach dem Vorschlage des Freiburger Städtetages vom 10. Nov. 1893. Heidelberg 1896. Adolph Emmerling & Sohn. Pr. 60 Pf.
- Neumeister u. Häberle.** Deutsche Konkurrenzen. Leipzig 1896. E. A. Seemann. Preis für den Jahrgang 15 M. Einzelne Hefte 1,80 M. V. Bd. Heft 12, No. 60: Provinzial-Museum in Hannover. VI. Bd. Heft 1, No. 61: Stadthalle für Elberfeld; Heft 2, No. 62: Aussichtsturm im Aachener Stadtwald. Fassaden der Flusswasserkunst und der Beguinenthurm in Hannover.
- Abel, Lothar.** Die Praxis des Baumeisters. Ein Hilfsbuch bei allen Bauführungen von Wohnhäusern. Leipzig 1896. A. Hartlebens Verlag. Pr. 4 M.
- von Esmarch, Dr. E.,** Hygienisches Taschenbuch für Medizinal- und Verwaltungsbeamte, Aerzte, Techniker und Schulmänner. Berlin 1896. Julius Springer. Pr. 4 M.
- Gemeinfassliche Darstellung des Eisenhüttenwesens. Herausgegeben vom Verein deutscher Eisenhüttenleute. 3. Aufl. Düsseldorf 1896. August Bagel. Pr. 2,50 M.
- Gaillard's Album** von Berlin. Vier Ausgaben mit je 16 autotypischen Reproduktionen in Kabinet-Format. Berlin 1896. Edm. Gaillard. Pr. jeder Ausgabe 50 Pf.
- Gründling, P.** Motive für die Gesammt-Innendekoration. 25 Tafeln mit Text. Weimar 1896. Bernh. Friedr. Voigt. Pr. 3 M.
- Kanitz, F.** Katechismus der Ornamentik. 5. Aufl. Leipzig 1896. J. J. Weber. Pr. 2 M.
- König, Andreas.** Entwürfe zu ländlichen Wohngebäuden. Mit Atlas. 4. Auflage, bearbeitet von Paul Gründling. Weimar 1896. Bernh. Friedr. Voigt. Pr. 7,50 M.
- Richter u. Havemann, Ing.** Diagramme über die Tragfähigkeit sämtlicher Normalprofile der I- und C-Eisen sowie der gebräuchlichsten Holzbalken für verschiedene Belastungsarten. Essen 1896. G. D. Baedeker. Pr. 24 M.

Preisbewerbungen.

Internationaler Wettbewerb um Entwürfe für ein neues Theater in Kiew. Der Magistrat der Stadt Kiew hat durch Vermittelung des kaiserl. St. Petersburger Architekten-Vereins einen allgemeinen (internationalen) Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Stadt-Theater eröffnet. Einreichungstermin ist der 3/15. Dezember d. J. Preise 2500, 1500, 1000, 700 und 300 Rubel. Das Theater soll 1500 Sitzplätze enthalten und 450 000 Rubel kosten. Das Preisgericht besteht aus den Hrn. Prof. N. Benois sen., Prof. R. Güdike, den Akademikern Graf P. Suzov, K. Maieffsky und K. Preis, den Zivilingenieuren R. Geschwendt & Ssalmanowitsch und 3 Vertretern des Kiewer Magistrats. Programme werden den ausl. Kollegen ehestens zugehen.

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Die Mar.-Bfhr. Brommundt und Euterneck sind zu Mar.-Masch.-Bmstrn., der Bfhr. Strache zum Mar.-Bfhr. ernannt.

Der Garn.-Bauinsp. Brth. Werner in Oldenburg ist gestorben. Der Garn.-Bauinsp. Brth. Kargus in Landau ist zum Intend.- u. Brth. bei der Intend. des II. bayer. Armeekorps befördert.

Versetzt sind: die Garn.-Bauinsp. Brthe. Haubenschmied von München I zur Intend. des I. bayer. Armeekorps und Ochsen von Regensburg zur Intend. der militär. Institute als techn. Mitgl. ders.; die Garn.-Bauinsp. Lorentz von Bayreuth nach München I; Wibelitz von der Intend. des I. Armeekorps zum Garn.-Baudistr. Bayreuth; Bahre von der Intend. des II. bayer. Armeekorps zum Garn.-Baudistr. Landau und Roth von der Intend. des I. bayer. Armeekorps zum Garn.-Baudistr. Regensburg.

Bayern. Der Bez.-Ing. Baumgärtel bei der Gen.-Dir. der kgl. bayer. Staatseisenb. ist nach Lindau versetzt.

Zu Betr.-Ing. sind ernannt: die Abth.-Ing. Grossmann in Rosenheim; Landgraf bei der Gen.-Dir. der Staatseisenb.; Kessler in Würzburg, Dr. Gröschel bei der Gen.-Dir. der Staatseisenb. und Riedenauer in Aschaffenburg.

Preussen. Dem Kr.-Bauinsp. Brth. Reissner in Osnabrück ist der Rothe Adler-Orden IV. Kl. und den nachstehend genannten Baubeamteten der Charakter als Baurath verliehen: den Kr.-Bauinsp. Scheurmann in Neidenburg, Thielen in Elberfeld, Matz in Merseburg, Vollmar in Münster i. W. und Strohn in Sensburg; den Wasser-Bauinsp. Réor in Flensburg, Thomany in Lauenburg, Bolten in Köpenick, Weber in Posen, Hellmuth in Berlin, Brandt in Hannover, Michelmann in Fürstenwalde, Franke in Meppen, Stoessel in Düsseldorf, Rudolph in Kulm, Muttray in Tilsit, Keller in Kassel und Scholz in Königsberg i. Pr.; den Hafen-Bauinsp. Rhode in Memel und Lauenroth in Kolbergermünde; den Landbauinsp. Kleinau in Berlin, Koppen in Köslin, Brinckmann in Kiel, Seligmann in Kassel und Bohnstedt in Paris, sowie den Bauinsp. Daniels in Aachen, Mertins in Münden und von Pelser-Berensberg in Wien.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Mrmstr. M. C. in Br. Die Beantwortung Ihrer Anfragen kommt der Verfassung eines Aufsatzes über dieselben gleich, wozu im Briefkasten der Raum nicht vorhanden ist. Wir verfehlen jedoch nicht, Sie einmal auf den Aufsatz: „Ueber die Standfestigkeit hoher Schornsteine (Dampf-Schornsteine) in No. 32 und 34, Jahrg. 1894 der Dtschn. Bztg., sodann auf die Briefkasten-Notizen S. 324 und 348, sowie auf den Vereinsbericht S. 346 desselben Jahrgangs und endlich auf das jüngst erschienene Werk: „Der Fabrikschornstein. Ein Hand- und Hilfsbuch für Berechnung und Entwurf gemauerter Schornsteine. Von Fr. Pietzsch, kgl. Bauinsp., mit 43 Tabellen und 16 Tafeln (Freiberg i. S., Craz & Gerlach, 1896)“ aufmerksam zu machen.

Hrn. Arch. F. in B. (Tirol). Luftbewegung wird so lange zustande kommen, als zwischen den spezif. Gewichten der Luft in den beiden Rohren Unterschiede bestehen. Dies wird in kühler Jahreszeit gewöhnlich der Fall sein und dann Luft durch das Rohr im Pferdestall entweichen (zu I). In warmer Jahreszeit bei höherer Temperatur der Aussenluft als der Luft in den Rohren wird die Einrichtung jedoch wenig oder gar nichts nützen und würde eine unmittelbare Verbindung der Grube mit der Aussenluft (zu II) sogar schädlich sein, indem durch dieselbe anstatt Lufteintritt, Luftaustritt aus der Grube erfolgen würde.

Wir halten daher beide infrage kommenden Einrichtungen für mangelhaft. Ein nennenswerther Erfolg ist davon um so weniger zu erwarten, als einige unter den Grubengasen, um deren Entfernung es sich handelt (Schwefelwasserstoff und Kohlensäure) spezifisch schwerer als Luft sind, während Ammoniak allerdings leichter ist. Um einen gewissen und ständigen Erfolg zu erreichen, werden Sie künstliche Mittel zu Hilfe nehmen müssen, vielleicht eine Lockflamme am Fusse des durch den Pferdestall führenden Rohres.

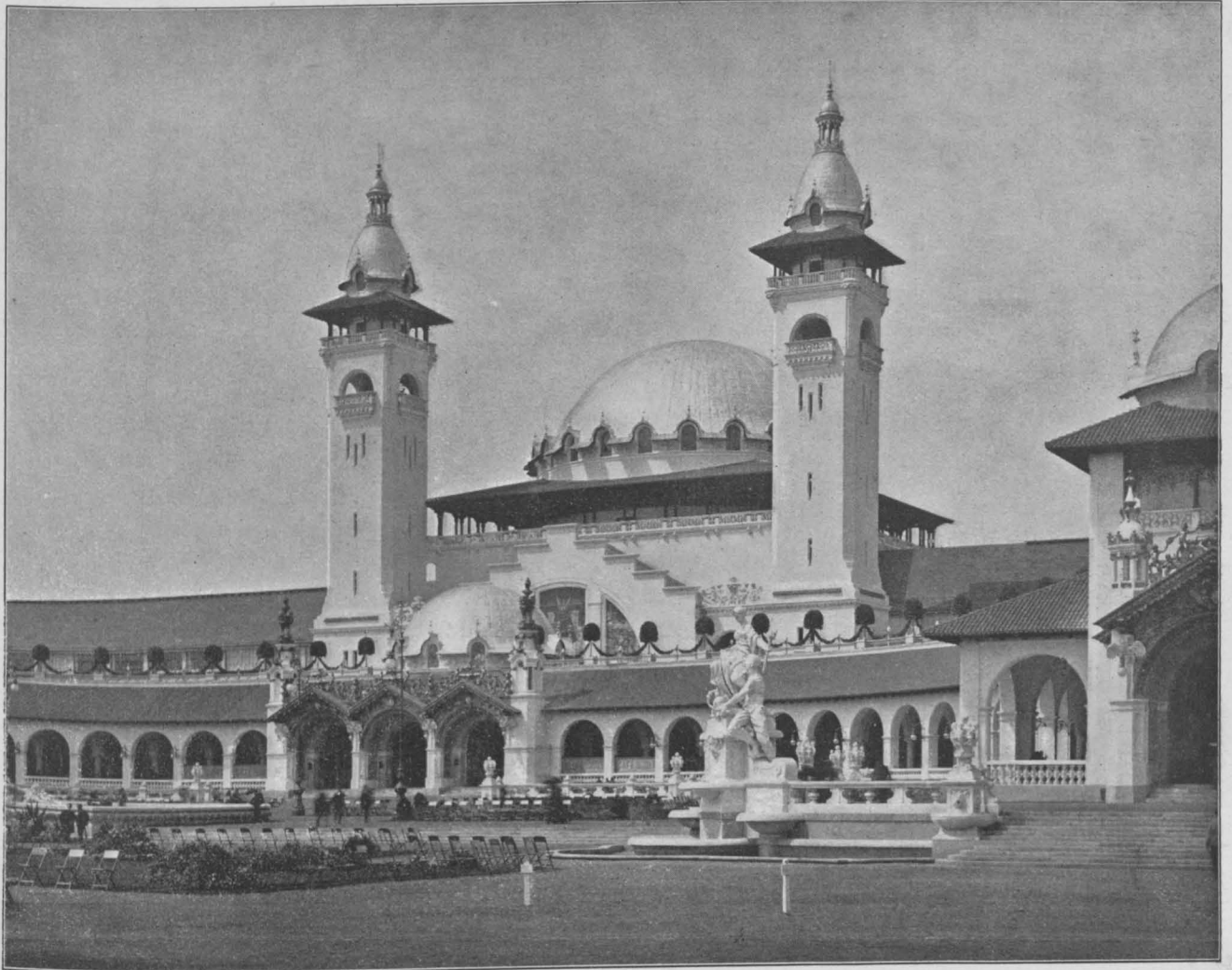
Offene Stellen.

Im Anzeigenthail der heut. No. werden zur

Beschäftigung gesucht.

a) Reg.-Bmstr. und -Bfhr., Architekten und Ingenieure.
1 Reg.-Bmstr. d. Oberbürgermstr. Lindemann-Düsseldorf. — Je 1 Gemeindegmstr. u. Bauassistent. d. Bürgermstr. Tschopke-Styrum. — Je 1 Arch. d. d. Arch. d. kgl. Eisenb.-Dir.-Altona; Stadtbmstr. Broeg-Marburg; Reg.-Bmstr. Louis Müller-Strassburg i. Els.; Arch. Küster-Hannover; Arch. Plücker-Kripp a. Rh.; X. 673, U. 695, Exp. d. Dtsch. Bztg. — 1 Ing. d. N. 688, Exp. d. Dtsch. Bztg. — 1 Arch. als Dirigent der gewerb. Fortbild.-Schule d. Oberbürgermstr. Zweigert-Bessen a. Ruhr.

b) Landmesser, Techniker, Zeichner usw.
Je 1 Landmesser d. d. kgl. Eisenb.-Dir.-Königsberg; Landm. von Eisner-Kyritz. — Je 1 Bautechn. d. d. Magistrat-Breslau; Reg.-Bmstr. Klotz-Schlochau; Kreisbmstr. Dankert-Karlsruhe W.-Pr.; Ho. 2394a, Haasenhein & Vogler A.-G.-Hannover; O. 689, Exp. d. Dtsch. Bztg. — 1 Techn., 1 Bfhr., 1 Bauschreiber d. U. 695, Exp. d. Dtsch. Bztg. — 1 Bfhr. d. R. 692, Exp. d. Dtsch. Bztg. — Je 1 Wasserwerks- u. 1 Bauaufseher d. Stadtbauinsp. Knauff-Kottbus. — Je 1 Zeichner d. A. B., Wien I, Hauptpost.



Hauptgebäude. Arch.: Bruno Schmitz-Berlin.



Hauptrestaurant mit dem Wasserthurm Arch.: Bruno Schmitz-Berlin.

BERLINER GEWERBE-AUSSTELLUNG 1896.

Berlin, den 18. Juli 1896.

Inhalt: Die Anlage und die Bauten der Berliner Gewerbe-Ausstellung des Jahres 1896. VII. (Schluss). — Der Betrieb der Kanalisationswerke und der Rieselfelder der Stadt Berlin. — Neuere Stadt- und Vorortbahnen in

London, Liverpool und Glasgow (Fortsetzung). — Vermischtes — Bucherschan. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten.

Die Anlage und die Bauten der Berliner Gewerbe-Ausstellung des Jahres 1896.

(Schluss.) Hierzu die Abbildungen auf S. 369.

VII.

stellungen insofern etwas voraus, als es der in ungewöhnlichem Verhältniss unter schneller Beseitigung der alten Ueberreste gewachsenen jungen Weltstadt einen besonderen Reiz gewähren muss, sich in ihrer heutigen Ausdehnung an ihren früheren bescheidenen Anfängen messen zu können. Dieser Milderungsgrund — man darf angesichts der erwähnten mehrfachen früheren Verwirklichungen desselben Gedankens und gegenüber der in Berlin zweifellos bekundeten Ideenarmuth inbezug auf einen neuen Gedanken wohl von einem solchen sprechen — fällt für Kairo fort. Es ist nicht einmal mit gleicher Einheitlichkeit wie Alt-Berlin durchgeführt, wenn es auch ein Stück orientalischen Lebens ist, das auf eine grosse Menge eine starke Anziehungskraft ausübt. Das, der Gelderwerb, war die Hauptsache bei Aufstellung des Planes, das künstlerische Moment war nur gelegentliches Mittel zum Zweck.

Auf einem Flächenraume, der für die geschlossene und echte Wirkung des Ganzen und für die grössere Treue des orientalischen Charakters um etwa ein Drittel hätte kleiner sein können, baut sich Kairo auf mit einer Anzahl von aegyptischen Tempel- und Haustypen, welche zumtheil treue Nachahmungen bestehender Bauwerke sind, zumtheil der freien Phantasie des Architekten ihren Ursprung verdanken, nicht immer ohne Reiz, manchmal sogar künstlerisches Interesse herausfordernd. Angenehm wirkt es zu sehen und es ist der beste Theil der ganzen Anlage, wie das Innere der kleinen Bauwerke zu Läden, Bazaren, Schankstätten usw. eingerichtet ist, die mit orientalischen Menschentypen belebt sind und in denen der morgenländische Charakter der ganzen Veranstaltung wenigstens zu einigem Ausdruck kommt. In dem lebhaften Bilde, das sich hier entfaltet, wirken auch die ausgebreiteten Waaren, namentlich die Metallarbeiten und Gewebe mit, die wegen ihres theueren Preises zweifellos in Berlin entstanden sind; denn der Orient liefert sie billiger. Daran ändert auch die mit orientalischer Lebhaftigkeit und Beredtsamkeit betheuerte Echtheit nichts. Und wie die Waaren, so auch die Bauwerke; man wird ihnen am meisten gerecht, wenn man ihnen den Zweck leichter Volksbelustigung zuschreibt.

Anspruch auf strengere und zugleich künstlerische Beurtheilung erhebt Alt-Berlin. Es ist mit Bewusstsein und Folgerichtigkeit einheitlich und mit liebevoller Hingabe an die bescheidene und naive Baukunst jener Tage, die wir heute, nach der Uebersättigung mit fremden Formen, so sehr zurückwünschen, entworfen. Der Fachwerksbau mit seinen unendlichen Abwechslungen und Gestaltungen, der Backsteingiebel mit seinen einfachen und doch so wirkungsvollen Formen, der geputzte Giebel mit seiner lebhaft bewegten Silhouette, hier eine Laube, dort eine Halle, an dieser Strassenecke ein rechtwinkliger Einbau, an jener ein thurmartiger Ausbau, ein Erker bald mitten in der Fassade, bald rücksichtslos, dem Bedürfnisse entsprechend, auf die Seite gerückt, bald keck an einer Ecke klebend, hier ein kleines Thürmchen, dort ein zierlicher Dachreiter, alles das vereinigt sich mit den kostümirten Besitzern der Läden und Schänken und ihren Gehilfen zu einem anmuthigen, lebhaften und malerisch bewegten, dabei so echten, wie es der Eintags-Charakter der ganzen Veranstaltung nur irgendwie zulässt, Städtebild der vergangenen Zeit, in welcher Berlin noch mehr jenes still beschauliche Dasein führte, in welches nur die freilich oft hereingebrochenen Kriegszeiten eine Abwechslung brachten. Seine Hauptbestimmung liegt in der künstlichen und künstlerischen Zurückversetzung des Besuchers in Zeiten, in welchen im Vergleich zu heute das Leben des Einzelnen dahinfloss wie ein ruhiger Strom, dessen Rauschen dem Nachbar kaum bemerkbar war und der selten die ihm gezogenen Ufer durchbrach. Das ist heute anders, und in diesem bei dem Besuche Alt-Berlins zum Bewusstsein kommende Gegensatz liegt die Anziehungskraft dieser Veranstaltung.



Zwickel des Kuppelraumes des Hauptgebäudes (Arch. Bruno Schmitz).

Anabhängig von der Gewerbe-Ausstellung an sich, wenn auch örtlich mit ihr zusammenhängend, sind zwei private Unternehmungen entstanden, von welchen keine für sich den Anspruch auf Verwirklichung eines neuen Gedankens erheben darf; denn sowohl Kairo wie die vorübergehende Darstellung eines bereits verschwundenen historisch bemerkenswerthen Theiles der Stadt, in welcher sich zufällig eine Ausstellung befindet, im vorliegenden Falle die Vorführung eines Theiles des alten Berlin, ist schon mehrfach und, wenigstens was Kairo betrifft, mit besserem künstlerischen Erfolge zur Ausführung gelangt; es sei in letzterer Beziehung nur an die Bauten der Firma Schmoranz & Machytka auf der Weltausstellung des Jahres 1873 in Wien und an die rue du Caire der Pariser Weltausstellung des Jahres 1889 erinnert. Alt-Antwerpen, Alt-Bremen auf den bez. Ausstellungen, die vorübergehende Wiederherstellung der Bastille und des sich um sie gruppierenden Stadttheiles auf der Pariser Ausstellung von 1889 sind die künstlerisch vorzüglich dargestellt gewesenen Vorläufer von Alt-Berlin. Und doch hat die Vorführung von Alt-Berlin vor jenen Dar-

Als sich die Gesellschaft mit beschränkter Haftung „Alt-Berlin“ mit ihrem Direktor Handelsrichter Julius Kaufmann an der Spitze an den Architekten Karl Hoffacker wendete, um sich dessen künstlerische Mitwirkung für die Gestaltung des Gedankens zu sichern, da war man nicht so sehr von dem Bestreben erfüllt, ein mit peinlicher historischer Treue ausgeführtes Abbild des alten Berlin etwa um 1650, als es noch kurfürstliche Residenz war, zu geben: das war schon aus äusserlichen Gründen nicht möglich. Das in alten Plänen und Abbildungen überlieferte Anschauungsmaterial, die in Urkunden, Chroniken und anderen schriftlichen Denkmälern überlieferten Nachrichten über die damaligen Zustände sind so spärlich, dass sich aus ihnen ein getreues Bild nicht gestalten liess. Man überliess daher der Phantasie, was die Ueberlieferung versagte und so ist durch Ergänzung des Fehlenden durch baukünstlerische Erscheinungen jener Tage aus dem ganzen Gebiete der Mark ein Werk zustande gekommen, welches seinem Namen nicht sowohl mit logischer Strenge entspricht, aber, soweit wir es beurtheilen können, die Stimmung jener Zeit in ihren allgemeinen Zügen vortrefflich zum Ausdruck bringt. In historischer Beziehung ist der Anlage in mancher Hinsicht eine Ergänzung gegeben durch eine Sonderausstellung von Berolinensien, welche der Verein für die Geschichte Berlins in der Heiligen Geistkirche in Alt-Berlin zum grössten Theil aus dem eigenen Bestande an Plänen, Ansichten, Schriftwerken usw. veranstaltet hat. Ein von dem Hauptschriftwart, Dr. Hans Brendicke, verfasster Führer belehrt darüber in so ausführlicher Weise, wie sie uns hier nicht zu beobachten möglich ist.

Das Gebiet von Alt-Berlin, einen Flächenraum von ungefähr 25 000 ^{qm} einnehmend, liegt am Karpenteich und gewährt von der Wasserseite her die in der Abbildung S. 369 gegebene Ansicht. Es wird über eine Brücke betreten durch das Spandauer Thor, an welchem links ein mächtiger Rundthurm liegt, der Zutritt zu der Strasse „Am Spandauer Thor“ giebt, an deren rechter Seite die Heilige

Geist-Kirche sich erhebt. Südlich von derselben liegt die Strasse „Am Heiligen Geist-Kirchhof“, in ihrer Verlängerung der Wursthof. Nahezu parallel mit der genannten Strasse läuft die Bolingergasse, welche zum Kohlmarkt führt. Von der Ecke des Kohlmarktes führt eine Strasse in nordöstlicher Richtung nach dem Georgenthore. Im Süden von Alt-Berlin liegt die Heilig-Geiststr., sie führt südlich nach der Langen Brücke, östlich nach dem Rathhausplatze. An diesem liegen das Rathhaus und die Gerichtslaube. Am nördlichen Ende des Kohlmarktes zweigt die Heidereutergasse ab. Es ist kein umfangreiches Gebiet, welches hier in geschickt täuschender Anordnung von wenigen Strassen mit noch weniger grösseren und kleineren Plätzen durchzogen wird; aber die Anlage der Strassen, ihre zwanglosen Krümmungen, die Unregelmässigkeit der Plätze, das Vor- und Zurücktreten der einzelnen Banlichkeiten und ihrer Theile, die Andeutung des verschiedenartigen Materiales, alles das giebt ein so reiches und mannichfaltiges Bild, dass die Thätigkeit der in vergangene Zeiten zurückversetzten Phantasie nicht beengt und durch keine Stelle der schönen Anlage unterbrochen wird. Es würde zu weit führen, auf einzelne Gebäude einzugehen. Im Verlag des „Kleinen Journal“ ist aus der Feder von Maximilian Rapsilber ein Führer durch Alt-Berlin erschienen, der mit ausgezeichneten Illustrationen von der Hand der Maler Herwarth und Weimar und des Architekten Hoffacker versehen, eine ansprechende Schilderung der Zeit und der ihr entnommenen Anlage bis ins Einzelne giebt. Auf sie sei für das Studium der Einzelheiten verwiesen.

Von den Firmen, die an der Errichtung Alt-Berlins theilgenommen haben, sind zu nennen: die Firma H. Görsch für die Maurer- und Zimmerarbeiten, G. Heydrich für die Herstellung der Loth'schen Patentholzlättchen-Gewebe an Wänden, Decken und Gewölben, F. Butzke & Co. für die Beleuchtung, Karl Berg, Heintze und andere für Dekorationsmalereien, Hugo Baruch & Co. für Kostüme usw.

— H. —

Der Betrieb der Kanalisationswerke und der Rieselfelder der Stadt Berlin.

Nach dem Verwaltungsberichte des Magistrats für 1894/95.

A. Die Kanalisationswerke.

Die Leitungen der allgemeinen Kanalisation sind in 1894/95 innerhalb des Weichbildes von Berlin um 1887,10 m gemauerte Kanäle und 26 128,55 m Thonrohrleitungen erweitert worden. Diese Bauausführungen bestanden hauptsächlich in dem fortschreitenden Ausbau der neueren Radialsysteme VIII., IX. und XII. Auf Charlottenburger, Schöneberger und Lichtenberger Gebiet sind ausserdem 224,87 m gemauerte Kanäle und 962,31 m Thonrohrleitungen hergestellt. Die Kanalbauten in Lichtenberg wurden begonnen nach Abschluss eines Vertrages mit ähnlichen Bedingungen wie für Charlottenburg und Schöneberg. Hiernach zählt Lichtenberg für 1 m der Grundstücks-Strassenfronten, welche an das Radialsystem XII. angeschlossen werden, an einmaligen Baukosten 50 *M* und an laufenden Betriebskosten jährlich 6 *M* und erstattet die Kosten der einzelnen Hausanschlüsse nach dem für Berlin geltenden Tarife.

In den Radialsystemen I. bis X. und XII. sind die Kanalisationsarbeiten dem Bedürfniss entsprechend fortgeführt.

Im Radialsystem I. ist für den Anschluss der sogenannten Lohmühlen-Insel an die Kanalisation mittels eines eisernen, in den Schiffahrtskanal zu verlegenden Dückers ein Entwurf ausgearbeitet worden.

Im III. Radialsystem wurden die durch den Abbruch der Schlossfreiheit nothwendig gewordenen Aenderungen an den Leitungen und an dem dort mündenden Nothauslass ausgeführt und ein Plan zur Entwässerung der Strassen im Thiergarten aufgestellt.

Für das VI. Radialsystem wurde ein Entwurf zur Entwässerung der Ladestrasse und der Insel am Urbanhafen ausgearbeitet.

Die Gesamtlänge der in 1894/95 ausgeführten Leitungen betrug rd. 29 200 m, davon auf Berliner Gebiet rd. 28 000 m, und es betrug am 1. April 1895 die Länge der vorhandenen Kanäle 157 392,15 m, der vorhandenen Thonrohrleitungen 590 864,34 m, zusammen 748 256,49 m. Dazu auf Charlottenburger, Schöneberger und Lichtenberger Gebiet 4095,01 m Kanäle und 22 546,29 m Thonrohrleitungen.

Der Betrieb der Strassen-Entwässerungsleitungen von rd. 775 km Länge mit 11 000 Revisionsbrunnen und etwa 14 300 Gullies gestaltete sich im allgemeinen ebenso, wie in den Vorjahren; Störungen sind nicht eingetreten.

Die Anzahl der angeschlossenen Grundstücke ist im Ganzen um 793 gestiegen, so dass am 1. April 1895 angeschlossen waren 24 047 Grundstücke, von denen 23 400 auf Berlin entfielen.

Von sämtlichen betriebsfähigen 11 Radialsystemen wurde im Berichtsjahre eine Abwassermenge von 66 313 483 cbm auf die Rieselfelder hinausbefördert gegen 63 554 192 cbm in 1893/94. Der Tagesdurchschnitt betrug 181 681 cbm.

An Betriebskosten sind verausgabt, und zwar:

	an persönlichen Kosten	an sachlichen Kosten
a) für die Pumpstationen . .	240 502,23 <i>M</i>	470 361,90 <i>M</i>
b) für die Strassenleitungen	203 649,32 „	90 260,91 „
zusammen	444 151,55 <i>M</i>	560 622,81 <i>M</i>

im Ganzen 1 004 774,36 *M*.

Zur Kesselfeuerung der Pumpstationen sind 409 046 Ztr. Kohlen erforderlich gewesen, deren Kosten von 362 625,90 *M* in den sachlichen Ausgaben der Pumpstationen enthalten sind.

In den Radialsystemen I. bis VIII. und X., welche sich in regelmässigem, ununterbrochenem Betriebe befinden, sind für 1 Tag und Kopf 107¹ Spüljauche hinausbefördert worden, und es haben die Betriebskosten für 1 Kopf betragen:

für die Pumpstationen	0,400 <i>M</i>
für die Entwässerungs-Leitungen	0,166 „
im Ganzen	0,566 <i>M</i> .

Für 1 cbm geförderten Wassers haben diese Kosten betragen:

auf den Pumpstationen	0,0102 <i>M</i>
in den Strassenleitungen	0,0042 „
im Ganzen	0,0144 <i>M</i> .

Der tägliche Verbrauch für 1 Kopf der Bevölkerung aus den städtischen Wasserwerken betrug in 1894/95 durchschnittlich 66,56¹. Die von den Pumpstationen der Kanalisation über diesen Durchschnitt hinaus geförderte Spüljauchemenge von 40,44¹ für 1 Kopf bestand theils in Regenwasser, theils in Wasser aus Strassen- und Hofbrunnen, theils in gewerblichen, aus Tief- oder Rohrbrunnen und aus öffentlichen Flussläufen entnommenem Wasser, theils in Küchen- und Kloset-Abgängen.

Die Menge der in den Strassenleitungen und den Sandfängen der Pumpstationen sich ablagernden Rückstände wie Sand, Lappen usw. hat, wie in früheren Jahren, annähernd 1/5000 der Gesamt-Abwassermenge betragen.

An Neuanlagen sind in Ergänzung der vorhandenen Strassen-Entwässerungsleitungen ausgeführt: 48 Spüleinsätze, 44 Gullies, 7 Revisionsbrunnen.

Zur Deckung des Bedarfes für den Betrieb der Anlagen und für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals reichten wie in früheren Jahren so auch in 1894/95 die Einnahmen der Verwaltung, welche im wesentlichen aus der mit 1% vom Miethertrage der Grundstücke erhobenen Entwässerungsanlage bestehen, nicht aus. Der für diesen Zweck aus der Stadthauptkasse zu leistende Zuschuss belief sich

bei einer Gesamt-Ausgabe von	4 514 673,91 M
und einer Gesamt-Einnahme von	3 186 017,65 M
auf imganzen	1 328 656,26 M.

Von den am Schlusse des Jahres 1894/95 für die Kanalisationswerke und die Rieselfelder noch vorhandenen Anleihe-schulden im Betrage von 88 366 870,49 M entfielen auf die Kanalisationswerke allein 59 111 414,23 M und auf den Kopf der beteiligten Bevölkerung von Berlin 36,73 M.

B. Die Rieselfelder.

Das Areal der städtischen Rieselgüter ist zur Abrundung des vielfach noch unregelmässig begrenzten Besitzes um 76,38 ha vergrössert worden, und zwar im Süden der Stadt um 55,50 ha und im Norden um 20,88 ha. Am Schlusse des Berichtsjahres waren im ganzen 9259,46 ha Riesel-land in städtischem Besitz; wovon die Güter im Süden 5057,08 ha, diejenigen im Norden 4202,38 ha umfassten. Für Berieselungszwecke hergerichtet waren hiervon bis zum 1. April 1895 im Süden der Stadt 2638,29 ha, im Norden 2943,39 ha, im ganzen also 5581,68 ha.

Mit systematischer Drainage versehen waren bis ebendahin von Rieseländereien 4844,25 ha, von nicht aptirtem Gelände 96,47 ha, im ganzen also 4940,72 ha mit 4062 Ausmündungen.

Von der 66 313 483 cbm betragenden Gesamt-Jahresmenge der Spülwässer sind nach den im regelmässigen Betriebe befindlichen Anlagen der im Süden gelegenen Güter, deren Grösse 2422 ha betrug, die Abwässer der südlich der Spree gelegenen Radial-Systeme I bis III und VI und VII in einer Menge von 32 233 220 cbm hinausbefördert worden, während die regelmässig berieselten Anlagen der im Norden der Stadt gelegenen Güter mit einem Umfange von 2639 ha die Abwässer der nördlich der Spree gelegenen Radial-Systeme IV, V, VIII—X und XII in einer Menge von 34 080 263 cbm aufzunehmen hatten. Im Durchschnitt entfielen auf 1 ha im Jahre 13 103 cbm, in einem Tage 35,90 cbm und auf das m in einem Tage 3,59 Liter.

Der Rieselbetrieb wurde ausgeübt von 189 Rieselwärtern, so dass auf einen Rieselwärter entfiel im Durchschnitt eine Fläche von 26 ha.

Das Wirtschaftsergebniss war im ganzen ein günstigeres als im Vorjahre, da der zur Deckung der Wirtschaftskosten erforderliche Zuschuss nur 187 991,69 M betrug gegen 325 698,95 M in 1893/94.

Die Feldfrüchte hatten sich bei günstiger Witterung im allgemeinen so gut entwickelt, dass eine weit bessere Ernte als in den Vorjahren erwartet werden konnte. Während der Erntezeit stellte sich jedoch lang anhaltendes Regenwetter ein, wodurch die Erntekosten erhöht wurden und namentlich das Sommergetreide erheblich an Ertrag und Beschaffenheit einbüsste. Schwere Hagelwetter beschädigten ausserdem oder vernichteten sogar ganze Schläge Hafer, Sommerweizen und gärtnerische Kulturen. Dazu kam noch ein schwerer Rückschlag in dem

Absatze von Rieselgras, da die benachbarten Landwirthe, welche bei der vorjährigen Futternoth grosse Mengen Rieselgras bezogen hatten, ihren Bedarf meist selbst angebaut hatten. Die Preise sanken von 1,20 M für 100 kg auf 40 und 35 Pf. herab, ein grosser Theil des gewonnenen Grasses war ganz unverkäuflich und musste zur Gründung verwendet werden. Die Getreidepreise standen noch um 10 bis 15 % niedriger als im Vorjahre. Die Hackfrüchte, besonders die Runkeln, ergaben eine normale Ernte. Die Abwässer konnten trotz der häufigen und starken Niederschläge ohne erhebliche Schwierigkeiten sachgemäss vertheilt werden, so dass den Gewächsen aus der Berieselung keinerlei Schaden entstanden ist.

Die gärtnerischen Anlagen in Blankenburg hatten unter dem Hagelwetter im August schwer gelitten, insbesondere waren 70 000 Rosenwildlinge so beschädigt, dass sie im Herbst nicht abgesetzt werden konnten. Der Schaden bezieht sich für Blankenburg allein auf mindestens 20 000 M. — Die Obstnutzung in Osdorf erbrachte indessen mit einer Pacht von 4900 M einen um 388 M höheren Ertrag als in 1893/94. An den Wirtschaftswegen der Rieselfelder und in den Baumschulen waren 201 895 Obstbäume und 81 819 Wildlinge vorhanden. Der Gesamt-Ertrag aus der Obstnutzung und aus dem Verkauf von Obstbäumen stellte sich auf 21 580 M.

Die Weidenanlagen gaben zwar grosse Erträge, doch konnte nur ein geringer Theil als Korbweiden abgesetzt werden, da die meisten vom Hagel stark beschädigt waren.

Bei der Viehwirtschaft konnte wegen der geringen Preise für Fettvieh auch in diesem Jahre ein Gewinn nicht erzielt werden. Die Milchwirtschaft brachte gleichfalls keinen Gewinn, weshalb die Anzahl der Milchkuhe soweit reduziert wurde, dass von ihnen nur der eigene Bedarf und derjenige der Heimstätten für Genesende gedeckt wird. Das Pferdepensonat in Falkenberg erzielte eine Einnahme von 13 390 M.

Ausser den ständigen freien Arbeitern wurden im Durchschnitt täglich 1350 Häuslinge vom städtischen Arbeitshause zu Rummelsburg mit leichteren Arbeiten im Feld, Hof und Stall beschäftigt. In den Fischerei-Anlagen bei Grossbeeren und bei Malchow, welche mit Drainwasser aus den Entwässerungsgräben der Rieselfelder gespeist werden, hat sich die eingesetzte Fischbrut gut entwickelt.

Der Grasertrag der Rieselwiesen betrug bei 4- bis 7 maligem Schnitt im Durchschnitt rd. 50 000 kg f. 1 ha, der Anbau-Nutzen 114,86 M f. 1 ha. Von den übrigen Früchten erbrachten den grössten Anbau-Nutzen die Pferde-Möhren mit 777,51 M f. 1 ha.

An Pacht wurde erzielt für 1 ha Riesel-land im Durchschnitt 225,66 M, für 1 ha nicht aptirtes Land 70,34 M. Imganzen gingen ein an Pachten 281 355,65 M.

Die Verwaltungs- und Wirtschaftskosten beliefen sich im Durchschnitt auf 344,69 M für 1 ha.

Bei einem Gesamtbedarf der Rieselfelder für die Bewirtschaftung, die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals von 3 607 837,40 M und einer Gesamt-Einnahme von 1 886 915,73 M bedurfte es eines Zuschusses von 1 720 921,67 M.

Von der am Schlusse des Jahres 1894/95 für die Kanalisationswerke und die Rieselfelder noch vorhandenen Anleihe-schuld im Betrage von 88 366 870,49 M entfielen auf die Rieselfelder allein 29 255 456,26 M und auf den Kopf der beteiligten Bevölkerung von Berlin 18,18 M.

Neuere Stadt- und Vorortbahnen in London, Liverpool und Glasgow.

(Fortsetzung.) Hierzu der Lageplan auf S. 368.

III. Glasgow.

Der Vortragende erklärte das Studium der hochentwickelten Verkehrsanlagen von Glasgow mit ihren drei neuerdings in Tunneln unter der ganzen Stadt entlang geführten Stadtbahnen für besonders bedeutsam durch den Vergleich mit den Hamburger Verhältnissen, zu dem die annähernde Gleichheit der Grösse und wirtschaftlichen Bedeutung beider Städte herausfordere. Die Bevölkerung der Stadt Glasgow wird gegenwärtig zu 686 000 angegeben und mit den zugehörigen Vororten zu 800 000 angenommen, was der Zahl für Hamburg mit Altona und Wandsbek so ziemlich gleichkommt. Wenn in wirtschaftlicher Beziehung Glasgow durch seine Industrie Hamburg über- rage, so könne andererseits sein Hafenverkehr sich nicht mit dem von Hamburg messen, und so könne die Bedeutung beider Städte imganzen wohl als gleichwerthig bezeichnet werden.

An der Hand eines Planes (vergl. Abbildg. 14) erläuterte der Redner die topographischen Verhältnisse. Die Lebensader Glasgows ist die Clyde, deren Unterlauf von der Stadt bis zur Mündung eine Länge von 35 km hat. Noch vor etwa 100 Jahren ein Rinnsal, das bei niedrigen Wasserständen durchwatet werden konnte, ist der Fluss durch die Thatkraft der Bewohner Glasgows derart verbessert worden, dass jetzt Schiffe von 7—8 m Tiefgang die Stadt erreichen können. Die Breite beträgt übrigens wenig über 100 m. Die im Herzen der Stadt über den Fluss führende „Glasgow Bridge“ und eine dicht daneben erbaute neuere Eisenbahnbrücke bilden die obere Grenze des Hafens. Während früher

der Kaiverkehr sich auf die beiderseitigen Ufer des Flusses beschränkte, beginnt in einer Entfernung von nahezu 2 km unterhalb Glasgow Bridge auf beiden Seiten des Flusses ein System länglicher Hafeneinschnitte, welche im Laufe der letzten 20 Jahre entstanden und theilweise noch im Ausbau begriffen sind. Dieselben sind offene, der Fluth und Ebbe zugängliche Hafenbecken und haben eine gewisse Aehnlichkeit mit den Hamburger Hafenanlagen, sind aber nach Länge und Breite der einzelnen Hafeneinschnitte etwa im halben Maassstabe angelegt. Unmittelbar oberhalb dieser Hafenbecken besteht eine interessante Wagen-fähre über die Clyde, welche seit 1891 im Betriebe ist. Da die Anlage von Rampen zur Ausdehnung der Verschiedenheit der Wasserstände ausgeschlossen war, hat man auf der Fähre eine bewegliche Plattform angeordnet, welche mittels Schrauben-spindeln gehoben und gesenkt wird, so dass sie bei den wechselnden Wasserständen stets auf annähernd gleicher Höhe mit den beider-seitigen Kaiflächen gehalten wird. Die Plattform hat eine Länge von 24 m und eine zweispurige Fahrstrasse von 6 m Breite mit beiderseitigen Fusswegen von je 2 m. Zur Bewegung des Fahr-zeuges dienen an jedem Ende zwei Schiffsschrauben, durch deren getrennte Bewegung eine ausgezeichnete Manövrirfähigkeit erzielt ist.

Obwohl diese Fähre, welche von der Hafenbehörde her-gestellt ist, sich ausgezeichnet bewähren soll, ist doch, um die Kreuzungen mit dem Längsverkehr des Flusses zu vermeiden, dicht daneben als konkurrirendes Privatunternehmen ein Tunnel

unter der Clyde hergestellt und gerade während des Besuches des Redners im Juli 1895 für Fussgänger, sowie kurz darauf für Wagenverkehr eröffnet worden. Es sind drei nach Greathead'schem System unter Anwendung von Pressluft vorgetriebene eiserne Tunnelröhren von 4,9 m Durchmesser vorhanden, von denen die zwei äusseren für Wagenverkehr nach beiden Fahrrichtungen, die mittlere für Fussgänger dient. Der Fluss hat an dieser Stelle eine Breite von 127 m, die Tunnel sind jedoch 220 m lang und münden an beiden Enden in Schächte von 23 m Durchmesser, welche auf eine Tiefe von 22–23 m unter Kaifläche abgesenkt sind. Für Fussgänger sind Rampen und Treppen

Das scharf ausgeprägte Geschäftsviertel der Stadt mit einer Zahl von stattlichen Geschäftsgebäuden liegt in der Gegend landeinwärts von Glasgow Bridge. Die bedeutendsten Geschäftsstrassen sind Argyle Street parallel zur Clyde, und rechtwinklig dazu Buchanan Street. In der Nähe der letzteren liegt George Square, der vornehmste Platz der Stadt, welcher 13 Standbilder trägt, und an welchem das neue Rathhaus, das Postgebäude und einer der Hauptbahnhöfe belegen sind, während die Börse in unmittelbarer Nähe liegt. Das mittelalterliche Glasgow mit der Kathedrale und der romantisch belegenen Nekropolis sowie die Wohnviertel der Industriebevölkerung bilden den östlichen Theil, die

Abbildg. 14.
Lageplan von Glasgow.

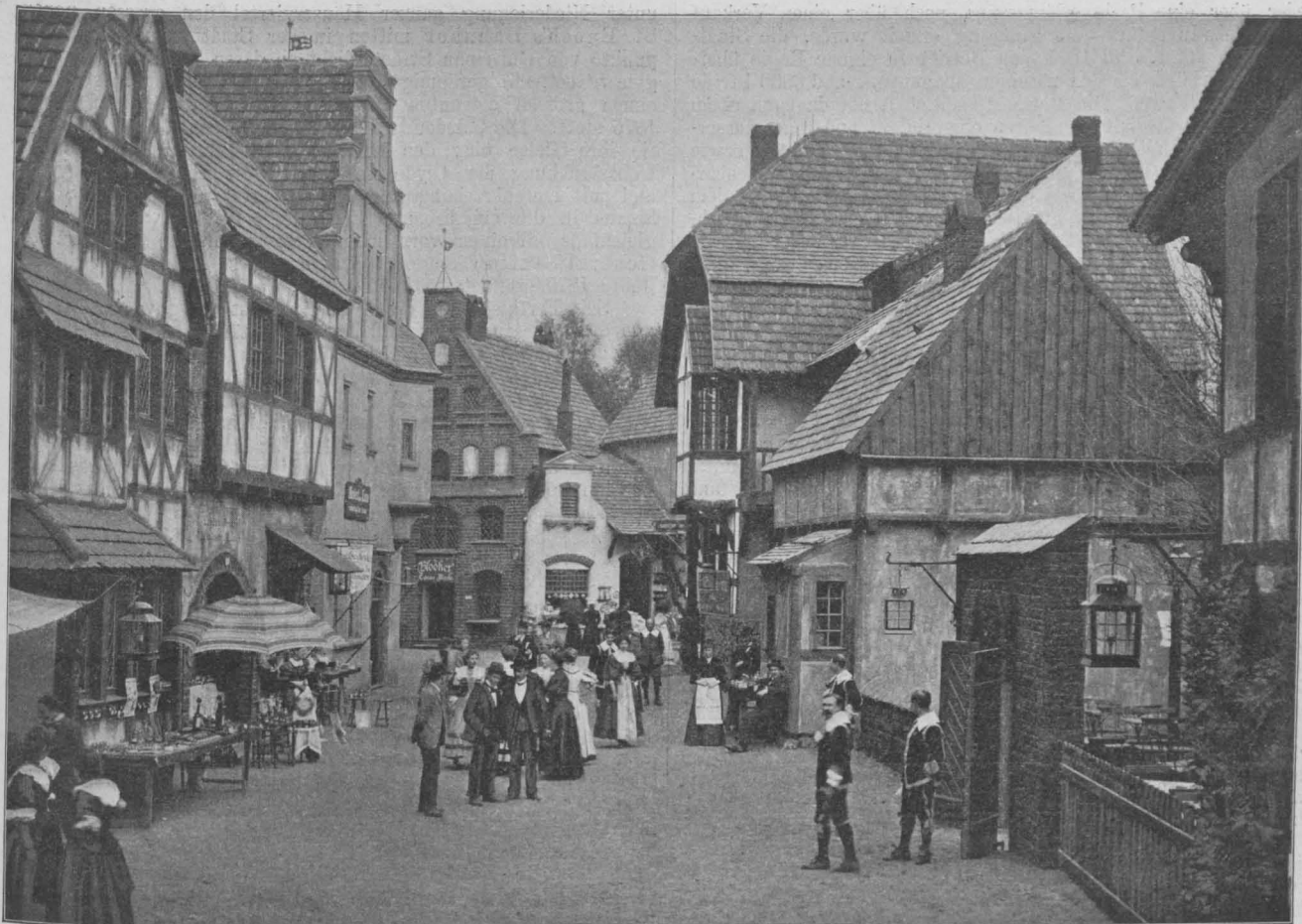


als Tunnelzugänge angeordnet, für Wagen und Pferde hat man dagegen hier Aufzüge hergestellt, deren in jedem Schachte sechs vorhanden sind. Es ist bemerkenswerth, dass man genug nationale Unbefangenheit gehabt hat, die ganze maschinelle Einrichtung aus den Vereinigten Staaten zu beziehen.

Am südlichen Ufer der Clyde liegt nur ein verhältnissmässig kleiner, besonders von der Hafenarbeiter-Bevölkerung bewohnter Stadttheil. Der weitaus grössere und vornehmere Theil der Stadt liegt auf der Nordseite. Dieselbe steigt ziemlich steil, aber in unregelmässiger Hügelgestaltung an und hat felsigen Untergrund, welcher in den Niederungen mit Sand und Thon überlagert ist.

modernen Wohnviertel den westlichen Theil der Stadt. Letzterer wird durch das Thal des Baches Kelvin durchschnitten, welcher unterhalb der Häfen in die Clyde mündet und durch seine hohen Thalabhänge Anlass zur Schaffung eines schönen, von dem Universitätsgebäude überragten Parkes gegeben hat.

Was die Verkehrs-Anlagen betrifft, so haben sich die Pferdebahnen schon früh und gleichzeitig mit der Verbesserung des Eisenbahnwesens entwickelt. Die Pferdebahnen, deren erste Linien 1872 eröffnet wurden, sind von vornherein als Eigenthum der Stadt hergestellt und nur bis 1894 an eine Betriebsgesellschaft verpachtet worden. Nach Ablauf dieser Pachtzeit hat, da



Ansichten von „Alt-Berlin“. Architekt: Karl Hoffacker.

BERLINER GEWERBE-AUSSTELLUNG 1896.

weder über eine Pachtverlängerung, noch über einen Verkauf des Betriebs-Inventars eine Einigung erzielt wurde, die Stadtverwaltung am 1. Juli 1894 den Betrieb in eigene Regie übernommen, nachdem sie den nöthigen Wagenpark und 3500 Pferde neu beschafft hatte. Die Betriebsgesellschaft hat dagegen einen Konkurrenzbetrieb mit Omnibussen eingerichtet und führt ausserdem ein allgemeines Fuhr- und Leichenbestattungsgeschäft, sowie den Fortbetrieb einiger kurzen Pferdebahnlinien in Nachbargemeinden. Das Verfahren der Stadtverwaltung erscheint dem Redner als Ausfluss einer gewissen sozialwirtschaftlichen Richtung, welche er in der Behandlung der öffentlichen Dinge in Glasgow beobachtet hat; liefert doch die Stadtverwaltung nicht allein, abweichend von vielen englischen Städten, selbst den Bewohnern Gas und Wasser, sondern sogar Hochdruckwasser zu industriellen Zwecken durch städtische Anlagen und hat den Bau und die Bewirthschaftung von Arbeiterwohnungen für eigene Rechnung in die Hand genommen. Bei den Pferdebahnen hat die neue städtische Verwaltung sehr billige Fahrpreise, anfangend mit $\frac{1}{2}$ Penny = 4 Pfg. für eine Entfernung bis 800 m, eingeführt und damit ähnlich wie bei dem vielgerühmten ungarischen Zonentarife eine grosse Verkehrszunahme erzielt. Ob aber unter Berücksichtigung der entsprechend gesteigerten Ausgaben und ausreichender Abschreibungen ein finanzieller Erfolg durch dieses interessante Beispiel kommunalen Selbstbetriebes erzielt wird, muss die Zukunft lehren. Seitens der früheren Betriebsgesellschaft wird nicht mit Unrecht geltend gemacht, dass die Einführung elektrischen Betriebes, welche sie bei ihrem fast ganz amortisirten Inventar leicht bewirken konnte, durch den hohen Buchwerth des neu angeschafften Betriebsparks für längere Zeit ausgeschlossen sei. Uebrigens beträgt die Länge der Pferdebahnen Glasgows etwa 50 km oder nur $\frac{1}{3}$ der Strassenbahnlänge von Hamburg-Altona; die Zahl der beförderten Personen dagegen ist in beiden Städten annähernd gleich, da dieselbe in Glasgow während der ersten 11 Monate des neuen Betriebes 57 Millionen betrug, also für ein ganzes Jahr sich zu 62 Millionen berechnet, während in Hamburg-Altona dagegen im Laufe des Jahres 1894 auf allen Linien zusammen 60,5 Millionen erreicht sind.

Neben den Pferdebahnen kommen für den Lokalverkehr noch die von der Hafenbehörde unterhaltenen Clyde-Dampfer in Betracht, welche ähnlich wie in London den Fluss entlang fahren und Landestellen an beiden Ufern anlaufen. Trotz des fast unerträglichen Geruches des von den Sielausflüssen verschmutzten Flusses werden diese Dampfer ziemlich viel benutzt.

Das Eisenbahnwesen Glasgows wird von drei grossen Eisenbahn-Gesellschaften besorgt, welche durch Fusionirung aus einer grösseren Zahl von kleineren Gesellschaften hervorgegangen sind, und welche auf verschiedenen Gebieten in lebhafter Konkurrenz unter einander stehen. Eine derselben, die North British Eisenbahn, mündet mit ihrer Hauptlinie von Norden her und ist mit dem 2,5 km langen Cowairs-Tunnel unter der bebauten Stadt herein geführt, um das Herz derselben im Queen Street Bahnhofe am George Square zu erreichen. Der Tunnel liegt in starker Steigung von 1:40, weshalb die Züge in der Bergfahrt durch ein Seil hinauf gezogen und in der Thalfahrt ohne Lokomotive mit schweren Bremswagen hinab befördert werden. Die beiden anderen, die Caledonian und die Glasgow & South Western Eisenbahnen, hatten zu Anfang der 1870er Jahre, als der Redner Glasgow zuerst kennen lernte, ihren Hauptbahnhof, Bridge Street Station, gemeinschaftlich auf der Südseite der Clyde unmittelbar vor Glasgow Bridge. Ausserdem hatten die zwei erstgenannten Bahnen noch je einen weiteren Bahnhof im östlichen bzw. nördlichen Theile des äusseren Stadtgebietes, welche die Endpunkte gesonderter Linien bildeten, aber mit der Zeit ihre Bedeutung verloren haben. Obwohl die Lageverhältnisse dieser Bahnhöfe zur Stadt nach deutschen Ansprüchen als ausserordentlich günstige zu bezeichnen sein würden, vollzog sich doch im Laufe der 1870er Jahre mit dem Bedürfnisse der Erweiterung zugleich der in englischen Grossstädten übliche Vorgang der noch weiteren Hineinschiebung der Bahnhöfe nach dem Stadttinnern. Zuerst erbaute die Glasgow & South Western Bahn, welcher der Bahnhof Bridge Street nicht mehr genügte, im Anschluss an eine Verbindungsbahn

unter Niederlegung ganzer Häuserviertel den grossen neuen St. Enoch's Bahnhof mitten in der Stadt am unteren Endpunkte von Buchanan Street, dicht an deren Kreuzung mit Argyle Street, mit geräumiger, weitgespannter Bahnsteighalle und einem grossen eleganten Bahnhof-Hôtel. Die Eröffnung fand 1876 statt. Die Caledonian Bahn folgte diesem Beispiele, indem sie ihre Gleise über den Bridge Street Bahnhof hinaus unter Ueberbrückung der Clyde neben Glasgow Bridge verlängerte und mit Durchbrechung der Häuserviertel über Argyle Street hinaus in die eng bebaute Stadt hinein führte, wo die grosse, gleichfalls mit einem vornehmen Hôtel verbundene Caledonian Central Station angelegt wurde. Diese Anlage, welche im Jahre 1879 eröffnet ist, hat 30 Mill. *M* gekostet.

Seit Fertigstellung dieser Anlagen ist Glasgow im Besitze von drei grossen Hauptbahnhöfen in Abständen von 200–300 m von der Börse. Um die Lage derselben durch den Vergleich mit gewohnten Verhältnissen zu veranschaulichen, gab der Vortragende an, dass in Hamburg, um den Verhältnissen Glasgows gleichzukommen, ein Hauptbahnhof am „Kindergarten“ des Rathhausmarktes, ein zweiter etwa in der Lage des Verwaltungsgebäudes an der Bleichenbrücke und ein dritter am Graskeller belegen sein müsste. Er machte aufmerksam auf den Unterschied der Entwicklung in England, von der Glasgow ein typisches Beispiel gebe, und dem Vorgehen in Deutschland, wo man bei den neueren grossen Bahnhofsumbauten eher zur weiteren Hinausschiebung der Bahnhöfe aus den Städten als zur nachträglichen Hineinzugung derselben geneigt sei, und führte hierfür neben anderen Städten als charakteristischen Fall den Zentralbahnhof in Frankfurt a. M. an, welcher bei Beseitigung der früheren, an sich schon ausserhalb der Stadt belegenen Bahnhöfe nicht etwa mehr in die Stadt hinein, sondern sogar noch $\frac{1}{2}$ km weiter hinaus gelegt worden sei. Aus der Zeit der Privatbahnen seien allerdings auch in Deutschland geögentheilige Beispiele anzuführen, von denen er zwei nennen wolle. Das eine sei Köln, wo als Ersatz mehrerer ausserhalb der Stadt belegenen Bahnhöfe in den 1850er Jahren der für jene Zeit als grosses Unternehmen anzuerkennende Durchbruch der Eisenbahn durch die Stadt mit dem Zentralbahnhof am Dom ausgeführt wurde; das andere sei die später in die Hände des Staates übergegangene Berliner Stadtbahn, welche den Zweck verfolgte, den Verkehr der in Berlin mündenden Bahnlinien von den abgelegenen Endbahnhöfen derselben abzulenken und in die Stadt hineinzuführen. Es sei wohl nicht zufällig, dass der geistige Urheber dieser beiden Unternehmungen, E. Hartwich, ein gründlicher, durch seine Schriften auf diesem Gebiete weit bekannter Kenner der englischen Eisenbahnverhältnisse gewesen sei. Als Beispiel der erwähnten allgemeinen Tendenz in Deutschland sei es aber zu erachten, dass bei derselben Berliner Stadtbahn neuerdings der Verkehr der Hamburger Linie wieder aus der Stadt hinaus nach dem Lehrter Bahnhofe zurück verlegt worden sei.

Wenn man die Frage aufwerfe, ob die zentrale Lage der englischen Bahnhöfe von grossem Werthe sei, so müsse zugegeben werden, dass für längere Reisen mit Gepäck, welche die Benutzung eines Wagens im Verkehr mit dem Bahnhofe erfordern und meistens nicht von der Geschäftsstelle, sondern von der Wohnung aus angetreten werden, die Lage der Bahnhöfe von verhältnissmässig geringer Bedeutung sei. Von der allergrössten Wichtigkeit sei dieselbe aber für den Vorortsverkehr, sowie für den in England so weit mehr als hier und für breite Klassen der Bevölkerung ausgebildeten Verkehr mit Sommerfrischen oder dauernden Wohnungen auf dem Lande und an der See, für den Vergnügungsverkehr und für kürzere, im Laufe eines Tages zu erledigende Reisen nach benachbarten Orten. Diese Verkehre könnten nur bei zentraler Lage der Bahnhöfe inmitten der städtischen Geschäftsviertel zu der in England erreichten Ausbildung gelangen und rechtfertigten dann auch durch ihren grossen Umfang die hohen Anlagekosten.

Die letzt erwähnten Verkehrs-Bedürfnisse sind es auch gewesen, die in Glasgow seit der Mitte der 1880er Jahre zu der noch weiter gehenden Verbesserung durch den Bau der drei Tunnel-Stadtbahnen geführt haben.

(Schluss folgt.)

Vermischtes.

Das voraussichtliche Schicksal des alten Leipziger Rathhauses. Bereits auf S. 359 haben wir nach einer Leipziger Zuschrift über die Beschlüsse der dortigen Stadtverordneten-Versammlung in der Rathhausfrage kurz berichtet. Es lohnt sich jedoch, nochmals auf die Sache zurückzukommen, zumal es nach jenem Berichte scheinen könnte, als sei in der Versammlung eine der Erhaltung des alten Rathhauses günstigere Stimmung zum Ausdruck gekommen, als sie bisher in der Bürgerschaft sich geltend gemacht hat. Leider ist dies durchaus nicht der Fall gewesen, wie der uns vorliegende eingehende Bericht über die Stadtverordneten-Sitzung vom 8. Juli lehrt. Ein einziger Redner, Hr. Prof. Dr. Wislicenus, trat mit grosser Wärme für die Erhaltung des Lotter'schen Baues ein. Dagegen theilte

nicht nur der Referent der vereinigten Ausschüsse, Hr. Arch. Pommer mit, dass die Mehrheit der letzteren den sofortigen Abbruch des alten Rathhauses und die Verwerthung des ganzen Baublocks zwischen Markt und Reichsstrasse nur deshalb nicht beantragt habe, weil andere Räume für die Verwaltung bis zur Fertigstellung des Neubaus nicht zu beschaffen seien, sondern auch eine ganze Reihe von Rednern bekannte sich — theils mit Spott, theils mit Wehmuth — grundsätzlich zu der Ansicht, dass das alte Rathhaus früher oder später fallen müsse. Und dass die Mehrheit der Versammlung diese Ansicht theilt, ist auch in ihren Beschlüssen ausgesprochen worden. Diese lauten wie folgt:

„1. Der Parzellirung der Pleissenburg ist der vom städtischen Bauamt ausgearbeitete Plan zugrunde zu legen.

2. Der Hauptblock dieses Areals, in Grösse von 8980 qm, ist zum Neubau eines Rathhauses zu verwenden.

3. Behufs Beschaffung der Pläne für diesen Rathhausbau ist ein Preisausschreiben unter den deutschen Architekten zu veranstalten, sowie eine gemischte Deputation, bestehend aus 5 Rathsmitgliedern und 5 Stadtverordneten einzusetzen, welche das Raumbedürfniss zu prüfen, das Bauprogramm und die Bedingungen des Preisausschreibens aufzustellen, sowie das letztere vorzubereiten und hierüber allenthalben Bericht zu erstatten hat.

4. Ueber die Vorschläge dieser Deputation ist in einer gemeinschaftlichen Sitzung beider städtischen Kollegien zu berathen und Beschluss zu fassen.

5. Vom Rathe ist in Verbindung mit Plan und Kostenanschlag zum Neubau des Rathhauses den Stadtverordneten ein Finanzplan vorzulegen, in welchem die nach Errichtung des neuen Rathhauses zu bewirkende Verwerthung des Blocks zwischen Marktplatz, Grimmische Strasse, Reichsstrasse und Salzgässchen mit in Anschlag zu bringen ist.

In dem letzten Satze des Beschlusses No. 5, der mit 42 gegen 26 Stimmen angenommen wurde, ist — wie auch der Antragsteller Prof. Dr. v. Zahn ausdrücklich betont hatte — bereits grundsätzlich die spätere Beseitigung des alten Rathhauses und der alten Börse festgesetzt.

Trotz alledem braucht — und das ist das Erfreuliche an der Sache — an eine Ausführung dieses Beschlusses vorläufig nicht gedacht zu werden. Denn nach den von Hrn. Oberbürgermstr. Dr. Georgi abgegebenen Erklärungen wird der Rath jenem Satze seine Zustimmung jedenfalls verweigern, was er um so eher thun kann, als dadurch der Ausführung der übrigen Beschlüsse kein Hinderniss entsteht. In den 6 Jahren, welche der Bau eines neuen Rathhauses mindestens erfordern wird, gelingt es vielleicht, dem alten Denkmal neue Freunde zu erwerben, wenn nicht gar durch freiwillige Beiträge die zu seiner Herstellung erforderlichen Kosten zu beschaffen. Beharren nach Ablauf dieser Frist die Stadtverordneten dennoch auf ihrer Absicht, dasselbe zu beseitigen und die Baustelle zu verwerthen, so stehen sich die Meinungen des Rathes und der Stadtverordneten gegenüber und die Entscheidung fällt der Staatsregierung anheim. Dass diese dem in Vorschlag gebrachten „Geschäfte“ jemals ihre Zustimmung geben könnte, halten wir aber für ausgeschlossen.

Veränderung baulicher, den neueren baupolizeilichen Bestimmungen nicht entsprechender Anlagen. In einem Hause an der Schuhbrücke zu Breslau vermittelte je eine Thür den Zugang von der Strasse zu dem links gelegenen Verkaufsladen und dem von diesem durch eine hölzerne Wand getrennten rechts belegenen Hausflur. Der Hauseigentümer, Kaufmann W., entfernte diese Wand und ersetzte sie durch eine eiserne Rolljalousie, um auch den Hausflur zu Ladenzwecken zu verwenden. Das Polizeipräsidium gab W. darauf unter dem 3. August 1895 auf, die ausgeführten baulichen Veränderungen zu beseitigen und eine massive Abschlusswand zwischen dem Laden und dem Hausflur aufzuführen. Nachdem W. gegen diese Verfügung beide Beschwerde-Instanzen erfolglos angerufen hatte, strengte er Klage an. Der vierte Senat des Ober-Verwaltungsgerichts wies sie ab.

§ 42, Abs. 1 der Baupolizeiordnung für Breslau vom 5. Dezbr. 1892 bestimmt, dass Veränderungen und Reparaturen der bei ihrer Veröffentlichung bereits vorhandenen baulichen Anlagen in der Regel nach Maassgabe der nummehr geltenden Vorschriften zu bewirken sind. Der Kläger meint, wie der Senat ausführte, dass diese Vorschrift nur auf konsenspflichtige Veränderungen oder Reparaturen anzuwenden sei und dass er zu den von ihm getroffenen Maassnahmen eines Konsenses nicht bedurft habe. Beides ist unrichtig. Auch solche Veränderungen und Reparaturen, die der Genehmigung nicht bedürfen, müssen in der Regel nach den Vorschriften der neuen Baupolizeiordnung bewirkt werden. Die vorgenommene Veränderung war aber auch konsenspflichtig. Nach § 1 c. a. a. O. bedarf es einer baupolizeilichen Genehmigung zu Veränderungen oder Reparaturen aller Gebäude theile, deren Beschaffenheit den Bestimmungen dieser Bauordnung nicht entspricht. Dies traf aber bei der Wand, mit der die Veränderung vorgenommen worden ist, schon darum zu, weil sie den Anforderungen nicht genügt, die § 20 an hölzerne Scheidewände im Innern von Gebäuden stellt. Diese müssen, sofern sie sich nicht auf dem Dachboden, im Keller oder sonst in wirthschaftlichen Nebenräumen befinden, mit Kalkmörtel abgeputzt oder in sonstiger gleich wirksamer Weise gegen die Uebertragung von Feuer gesichert sein. Die hier fragliche Wand war aber auf einer Seite ungeputzt.

Der von dem Kläger hergestellte neue Zustand steht mit der hiernach anzuwendenden Baupolizeiordnung vom 5. Dezember 1892 gleichfalls nicht in Einklang. Ueber die Beschaffenheit der vom unteren Ende der Treppe ins Freie führenden Räume disponirt § 27 Abs. 1, 2 und 3. Hier ist bestimmt, dass die Breite eines Hausflurs, der von der Strasse zur Haupttreppe führt (Hauptflur), mindestens 1,50 m betragen muss, sofern, was hier zutrifft, das Gebäude nicht mehr als 8 m Strassenfront enthält. Diese Hauptflure sind Räume, die für den Verkehr von der Strasse nach den notwendigen Treppen und den einzelnen Wohnungen bestimmt sind, und insbesondere auch bei Feuers-

gefahr das Verlassen des Hauses ebenso wie den Zutritt der Feuerwehr erleichtern sollen. Der angeführten Bestimmung wird daher nicht durch Räume entsprochen, die für wirthschaftliche, gewerbliche und dergleichen Zwecke benutzt werden und einen freien Durchgangsverkehr nicht gestatten. Die Polizeibehörde ist daher mit Recht davon ausgegangen, dass durch die Wegnahme der Wand der Hausflur kassirt sei. Der Flur muss als solcher wiederhergestellt werden. Dabei kann die Wiederauführung einer Bohlenwand, auch einer auf beiden Seiten abgeputzten, nicht gestattet werden, weil der Flur ein Raum ist, in dem eine nothwendige Treppe liegt. Ein solcher muss aber nach § 17 Abs. 2 mit massiven Wänden umschlossen sein. L. K.

Die Thätigkeit der Berliner städtischen Deputation für Kunstzwecke scheint sich zu einer erspriesslichen, wenn auch leider nicht immer ganz einwandfreien zu entwickeln. Innenräume einzelner städtischer Gebäude sind für den Schmuck durch Wandgemälde ausersehen. Neuerdings hat die Deputation beschlossen, in dem vortrefflich angelegten und sich schön entwickelnden Viktoriaparke die Hermen der Dichter der Freiheitskriege Ernst Moritz Arndt, Theodor Körner, Kleist, Uhland, von Schenkendorf und Rückert nach einem Plane aufstellen zu lassen, den Hr. Brth. Kyllmann verfassen wird. Die Brüttische Gruppe „Ein seltener Fang“ hat in den Anlagen der Kaskade ihre Aufstellung gefunden. Wenn nun auch anerkannt werden soll, dass es für die fertig übernommene Gruppe kaum einen günstigeren Aufstellungsort giebt, so übt doch der zu kleine Maassstab der Gruppe einen etwas störenden Einfluss. Es dürfte sich deshalb empfehlen, nicht zuerst Kunstwerke zu kaufen und nachträglich eine Verwendung für dieselben zu suchen, sondern sie mit Rücksicht auf eine bestimmte Verwendung und einen dem Zwecke angepassten Maassstab zu bestellen. Die Statue einer Wäscherin, die gleichfalls zur Aufstellung im Viktoriaparke ausersehen war, soll nunmehr auf der Waisenbrücke ihren Platz erhalten. Hier ist der Maassstab der Umgebung für sie ein günstigerer, wie in dem zur Anwendung grösserer Formen zwingenden Viktoriapark. — Die künstlerische Ausschmückung des Lützow-Platzes ist gleichfalls in Aussicht genommen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die zur Feier des 50jährigen Bestehens des Vereins in den Tagen vom 28. bis 30. Juli d. J. in Aussicht genommenen Vorträge sind die folgenden: Am 28. Juli, Vorm. 10 Uhr spricht Hr. Ob.-Finanzrath Ledig-Dresden „Ueber den Einfluss der Eisenbahnen auf Kultur und Volkswirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“; am 29. Juli, Vorm. 10 Uhr, Hr. Reg.-Rth. und Baudir. Ast-Wien „Ueber die Entwicklung des Gleisbaues im Vereinsgebiet“; am 30. Juli, Vorm. 9 Uhr, Hr. Geh. Brth. Lochner-Erfurt „Ueber den Einfluss der Vereinsthätigkeit auf die Vervollkommnung der Betriebsmittel“. Die Vorträge finden im Sitzungssaale des Abgeordneten-Hauses, Leipzigerstr. 75, statt. —

Bildnerisches aus Wien. Aus Anlass des 200jährigen Jubiläums des Regiments Hoch- und Deutschmeister in Wien hat die Stadt Wien die Errichtung eines Denkmals beschlossen und zur Gewinnung der Kosten eine Sammlung veranstaltet, an deren Spitze sie mit einem Betrage von 20 000 Fl. getreten ist. Zur Erlangung von Entwürfen für das Denkmal ist im Einvernehmen mit der Wiener Künstlergenossenschaft die Ausschreibung eines Wettbewerbes für in Wien wohnende Künstler beschlossen worden. — Eine zweite grosse bildnerische Aufgabe betrifft die figürliche Ausschmückung der neuen Hofburg. Die 20 Nischen des hohen Erdgeschosses des geschwungenen Baues sollen mit den Statuen typischer Persönlichkeiten aus der Entwicklungsgeschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie und der Hauptstämme ihrer Bewohner geschmückt werden. In Aussicht genommen sind ein Markomanne, römischer Krieger, Bajuware, Glaubensprediger, Slave, fränkischer Gangraf, Magyare, Kreuzfahrer, Seefahrer, österreichischer Ritter, Magister, Burgunder Kaufherr, Stadtbürger, Bergmann, Landsknecht aus der Zeit Maximilians, Soldat Wallensteins, Pole aus Sobieski's Heer, bewaffneter Wiener Bürger, Bauer mit gebrochenen Ketten, Tiroler Landesvertheidiger. Mit der Ausführung der Statuen sind die Bildhauer Johannes Benk, von Hofmann, Wilh. Seib, Kundmann, Scherpe, Hellmer, Silbernagel, Weyr, König, Schwartz, Härdtl, Swoboda, David, Schmidgruber, Koch, Brenek und Kauffungen betraut. Auf den Eckbauten des Mittelrisalites sind bereits 2 in Kupfer getriebene Kolossalfiguren: „Glück“ von Benk und „Triumph“ von Weyr, etwa 4,5 m hoch, zur Aufstellung gelangt. Nimmt man diese beiden Aufträge zu dem Auftrag für die bildnerische Ausschmückung des Parlamentsgebäudes hinzu, so muss man sagen, dass in Wien jetzt der Weizen für Bildhauer blüht.

Ehrung von Künstlern. Von den 4 Ehrenpreisen im Gesamtbetrage von 12 000 M, welche die Stadt Berlin für die diesjährige internationale Kunstausstellung in Berlin bewilligt

hat, sollen nach einem Vorschlage der städtischen Deputation für Kunstzwecke zwei Preise an einen Architekten und an einen Bildhauer verliehen werden. Der erwählte Architekt ist der Wiederhersteller der Marienburg bei Danzig, Hr. Brth. C. Steinbrecht, der Bildhauer ist der Schöpfer des neuen Stettiner Brunnens, Hr. Bildhauer Manzel.

Die Stipendien der Jacob Saling-Stiftung, drei zu je 600 *M.*, sind vom 1. Okt. d. J. ab für Studierende der Fachabtheilungen III, IV und V der technischen Hochschule in Charlottenburg zu vergeben. Gesuche um Verleihung derselben sind an diejenige kgl. Regierung zu richten, in deren Verwaltungsbezirk die Gesuchsteller ihren Wohnsitz haben.

Kgl. Baugewerkschule München. Im Schuljahr 1895/96 unterrichteten an der Anstalt ausser dem Vorstand, kgl. Prof. F. Herdogen, 18 Lehrer. Die Schule war im Berichtsjahr in 4 Kursen von 190 Schülern besucht, von welchen 60 auf den I., 58 auf den II., 40 auf den III. und 32 Schüler auf den IV. Kurs kamen. Die Schlussprüfung des IV. Kurses bestanden sämtliche Schüler dieses Jahrganges.

Bücherschau.

Gustav Ebe. Die Schmuckformen der Monumentalbauten. In 3 Bänden. Erster Band: Antike und altchristliche Zeit — Romanische Epoche — Gothische Epoche. Mit 223 Text-Abbildungen, 3 Lichtdruck- und 4 farbigen Tafeln. Leipzig 1896. Baumgärtner's Buchhandlung.

In dem inrede stehenden, auf 3 Bände berechneten Werke, dessen erster Band vollendet vorliegt, hat sich der Verfasser das Ziel gesteckt, „das Ganze der Dekoration im Zusammenhange aller Theile“ zur Darstellung zu bringen. Es soll in dem Werke eine Gesamterscheinung der „Dekoration und zwar sowohl der Fassadensysteme im Aeusseren wie der Wand- und Deckenbildungen der inneren Räume gegeben werden“. Dabei verfolgt das Werk den praktischen Zweck, nicht allein die Ornamentik an sich, sondern auch ihre Anwendung zu zeigen, und zwar zu allen Zeiten. Der erste Abschnitt geht zurück bis auf die klassische Antike und die indo-germanischen Kunstanfänge im nördlichen Europa. Er behandelt das griechische Ornament und Dekorationssystem, die pompejanische Wanddekoration und die indo-germanischen Kunstanfänge im mittleren und nördlichen Europa. Der zweite Abschnitt führt in die frühchristliche Stilperiode bis zum Beginn des romanischen Mittelalters ein und betrachtet das altchristliche Ornament, oströmische Bildungen, die ornamentalen Bestrebungen der weströmischen Länder, die Kunst der Araber und die karolingische Renaissance, womit ein Versuch Karls des Grossen einer lateinischen Renaissance von Sitte, Sprache und Kunst als Ausfluss des römisch-germanischen Kaiserthums gemeint ist. Die Abbildungen dieses Abschnitts sind im ganzen gut gewählt, wenn sie auch nicht den Reichthum der späteren Abschnitte zeigen, zu welchem dem Verfasser die ausgezeichneten französischen Werke zur Verfügung standen. Der Gegenstand der diesen Abschnitt schmückenden farbigen Tafel ist den Wandmalereien Pompeji's entnommen.

Der dritte Abschnitt des Werkes behandelt die romanische Zeit und giebt in 86 Abbildungen und 2 Farbentafeln ein ausgewähltes schönes und reiches Illustrationsmaterial. Der Abschnitt bespricht den romanischen Stil des Abendlandes, die Stilformen der gleichen Zeit im byzantinischen Orient und die Stilformen der Blüthezeit der arabischen Kunst, oder wie sie der Verfasser unseres Erachtens nicht ganz zutreffend nennt, des arabischen Mittelalters. Die schönen Werke „Gélig-Didot und Laffillée, la peinture décorative“, „Baudot, la sculpture française“, sowie die Werke von Révoil, Verdier u. Cattois, Britton, Aus'm Werth u. a. haben der Hauptsache nach das Illustrations-Material für diesen Abschnitt geliefert.

Die Betrachtung der den vierten Abschnitt bildenden gothischen Zeit erstreckt sich über Früh-, Hoch- und Spätgothik in Frankreich, Deutschland, England, Böhmen, der Schweiz, Lothringen, Belgien und den Niederlanden, Spanien und Portugal, sowie auf Italien und den Orient. Die Illustrirung dieses Abschnitts ist die gleich sorgfältige, wie die des vorhergehenden; 104 Textabbildungen werden durch eine farbige Tafel ergänzt.

Der Text des Bandes ist lediglich beschreibender Natur, kritische Erörterungen, sowie vergleichende Studien, wie sie etwa Riegl und andere unternommen haben, sind vermieden. Das Werk will durch die Abbildungen sprechen, der Text will lediglich sie ergänzen.

Die vorstehenden 4 Theile des Werkes kosten, in einen Prachtband gebunden 80 *M.*, ein Preis, der als angemessen bezeichnet werden muss. An diesen Band soll sich ein zweiter Band: Früh-, Hoch- und Spätrenaissance, sowie ein dritter Band, Barock, Rococo und Klassizismus anschliessen.

Preisbewerbungen.

Preisbewerbung um Entwürfe für ein Brunnendenkmal zu Ehren des verstorbenen Ober-Bürger-

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion verantwortl. K. E. O. Fritsch, Berlin. Druck von Wilhelm Greve, Berlin SW.

meisters Stübel in Dresden. Der Rath der Stadt Dresden stellt zur Errichtung eines Brunnendenkmals zur dankbaren Würdigung der Verdienste des im vergangenen Jahre verstorbenen Ober-Bürgermeisters Dr. P. Alfred Stübel aus dem Dr. Güntz'schen Verschönerungsfonds ein Kapital von 90 000 *M.* zur Verfügung und sucht einen geeigneten Entwurf für das Denkmal auf dem Wege eines auf in Dresden geborene oder dort arbeitende Künstler beschränkten Wettbewerbs zu erlangen. Für denselben stehen Preise im Gesamtbetrage von 5000 *M.* zur Verfügung, über deren Vertheilung als sachverständige Preisrichter die Hrn. Stdtbrth. Bräter, Hfrth. Graff, Geh. Hfrth. Klein, Brth. Richter, Geh. Hfrth. Schilling, Prof. Treu und Geh. Brth. Wallot, sämtlich in Dresden, die Entscheidung zu treffen haben. Einsendungstermin für die Entwürfe ist der 30. Novbr. d. J. Bedingungen usw. durch den Rath der Stadt Dresden.

Wettbewerb für eine Ober-Realschule zu Bochum.

Zum vorgenannten Wettbewerbe waren 65 Arbeiten eingegangen, welche am 14. und 15. d. Mts. durch das Preisgericht beurtheilt wurden. Nach Ausscheidung von 33 minderwerthigen Arbeiten gelangten zunächst 32 auf engere und 14 auf engste Wahl. Von den letzteren erhielten den I. Preis der Entwurf Kennwort „Schlicht und klar“, Verfasser Arch. Moessinger in Frankfurt a. M.; den II. Preis der Entwurf Zeichen „B“, Verfasser Arch. E. Hagberg-Berlin; den III. Preis Kennwort „Lotto“ die Arch. Gebr. G. & H. Küster in Hannover. Zum Ankauf empfohlen wurden ausserdem die 2 Arbeiten mit den Kennworten „Rheinland und Westfalen“ und „Ganache“. Der Wettbewerb zeichnete sich durch eine Fülle guter und brauchbarer Arbeiten aus und es waren namentlich die 14 auf engster Wahl stehenden Entwürfe fast durchgehends rühmenswerthe Leistungen. Auch konnten die beiden mit dem I. bzw. II. Preise ausgezeichneten Pläne der Stadtverwaltung ohne nennenswerthe Abänderungen zur Ausführung empfohlen werden. Die Entwürfe sind vom Sonntag, den 20. d. M. ab im Rathhaus zu Bochum öffentlich ausgestellt.

Wettbewerb Rathhaus-Erweiterung Quedlinburg.

Der Magistrat von Quedlinburg macht bekannt, dass von 453 Bewerbern Unterlagen für die Verfassung der Entwürfe eingefordert worden sind und „dass fernere Unterlagen nicht mehr versendet werden können“. Wir sollten auch meinen, dass das genügt!

Wettbewerb Landeshaus der Provinz Westfalen.

Der Einlieferungs-Termin ist auf den 31. Dezember d. J. und nicht, wie irrthümlich in einem Theil der Programm-Bedingungen gedruckt wurde, auf einen früheren Termin festgesetzt.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Zu etatsm. kgl. Baugewerkschullehrern sind ernannt: die Lehrer Busse und Lins-Morstadt in Buxtehude, Haassengier, Usener und Wolter in Deutsch-Krone, Bettner, Germer, Herrmann, Kirchhoffer, Kühn, Rathay, Schmidt und Stoltenberg in Eckenförde, Schmidt in Görlitz, Hecker in Hörter, Brünicke, Ehring, Issel, Tilsen und von Zech in Idstein, Oekinghaus und Wagner in Königsberg und Binder und Raabe in Posen.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Arch. F. B. in L. Wenden Sie sich an Hr. Landbauinsp. a. D. Wulff in Lankwitz.

Hrn. städt. Ing. B. in H. Die betr. Anstrichmasse ist am besten an die technische Versuchsanstalt in Charlottenburg, Technische Hochschule, einzusenden und diese um eine Prüfung zu ersuchen. Wir sind nicht in der Lage, uns mit der Angelegenheit zu befassen.

Hrn. Krsbmstr. O. in H. Ueber die Anfertigung von Bebauungsplänen bestehen unseres Wissens keine Normen. Eine Durchschnittshöhe für die Berechnung der Aufstellung eines Bebauungsplanes lässt sich, selbst bei Angabe des Flächenraumes und der Höhe der Einwohnerzahl, nicht geben. Die Berechnung kann nur auf den einzelnen Fall bezogen werden, da sie doch von einer ganzen Reihe örtlicher Verhältnisse abhängig ist, unter denen die Art des Geländes nicht die geringste Rolle spielt.

Hrn. Bautechn. F. E. in A. Wir wüssten gegen eine solche Verwendung des Xyloliths nichts einzuwenden.

Hrn. Arch. H. H. in R. Uns ist ein solches Werk nicht bekannt. Vielleicht aber nennt Ihnen die Buchhandlung von G. Seydel, Berlin, Mohrenstrasse, einschlägige Litteratur.

Fragebeantwortungen aus dem Leserkreise.

Zur Frage des Mmstr. M. C. in B. in No. 44. Der beste Bodenbelag für Molkereien ist Gipsestrich; derselbe hat keine Poren und Fugen, ist sehr glatt und infolgedessen leicht rein zu halten, stahlhart und kann nicht von Milchsäure zersetzt werden. Rheinische Gipsindustrie Heidelberg.

Berlin, den 22. Juli 1896.

Inhalt: Landwirthschafts-Gebäude für die Strafanstalten zu Vechta (Oldenburg). — Vermischtes. — Bücherschau. — Preisbewerbungen. — Brief- und Fragekasten. — Offene Stellen.

Landwirthschafts-Gebäude für die Strafanstalten zu Vechta (Oldenburg).

Für die Bewirthschaftung des den Strafanstalten zu Vechta seit langen Jahren überwiesenen umfangreichen Grundbesitzes auf der ehemaligen Citadelle vor der Stadt Vechta standen bislang mehr kleinere, mangelhaft eingerichtete, ältere Baulichkeiten zur Verfügung, die durch ihre getrennte Lage und geringen Abmessungen weder zur ordnungsmässigen Unterbringung der Ernte, noch des vorhandenen Viehbestandes den erforderlichen Raum boten und die Beaufsichtigung der bei der Landwirthschaft beschäftigten Zwangsarbeiter erschwerten. — Da durch Um- und Anbauten erhebliche Verbesserungen nicht zu erreichen waren, wurde der Neubau eines landwirthschaftlichen Gebäudes beschlossen.

In dem neuen Gebäude sollte die gesammte Ernte, etwa 300 Fuder (zu 9 cbm) Getreide, Heu und Hülsenfrüchte untergebracht, eine grössere Dreschdiele angelegt und Stallungen für 7 Pferde, 18 Stück Milchkühe, 9 Stück Jungvieh und 40 Schweine geschaffen, ferner ein frostfreier Keller zur Unterbringung von 200 000 kg Kartoffeln, Wurzeln und Rüben und Schlafräume für 1 Aufseher und 4 Zwangsarbeiter hergestellt werden, wobei es wünschenswerth erschien, die erforderlichen Räumlichkeiten möglichst zu einer geschlossenen Anlage zu vereinigen, um dem Aufseher die Uebersicht über die Zwangsarbeiter, den Wirthschaftsbetrieb und den Viehbestand zu erleichtern. Der Zugang zu dem Hause konnte durch gegebene Verhältnisse bedingt nur von der Nordseite erfolgen und da die meisten Felder westlich von dem bestimmten Bauplatze liegen, erschien es zweckmässig, auch die Zufahrten der Scheune nach dieser Richtung zu legen.

Wie aus dem beigelegten Grundrisse ersichtlich ist, kann das auf der Dreschdiele angefahrne Getreide usw. nach den an beiden Seiten befindlichen Bansenräumen abgeladen, Kartoffeln, Wurzeln und Rüben können durch zwei Treppen nach dem unter dem grossen Bansenraum belegenen Keller transportirt werden.

Der Dachboden über dem Kuh- und Pferdestalle ist zur Aufbewahrung des Heues bestimmt es wird dasselbe durch eine im östlichen Giebel befindliche Thür eingebracht, während für den Körnerertrag der durch eine besondere Treppe zugängliche Dachraum über dem Schweinestall bestimmt ist.

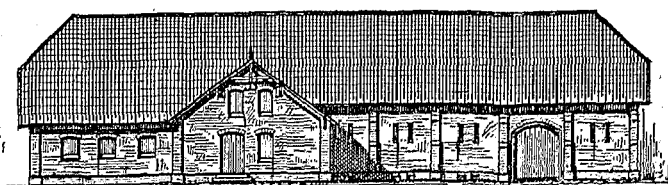
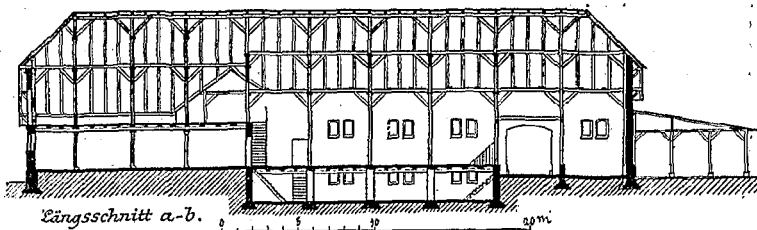
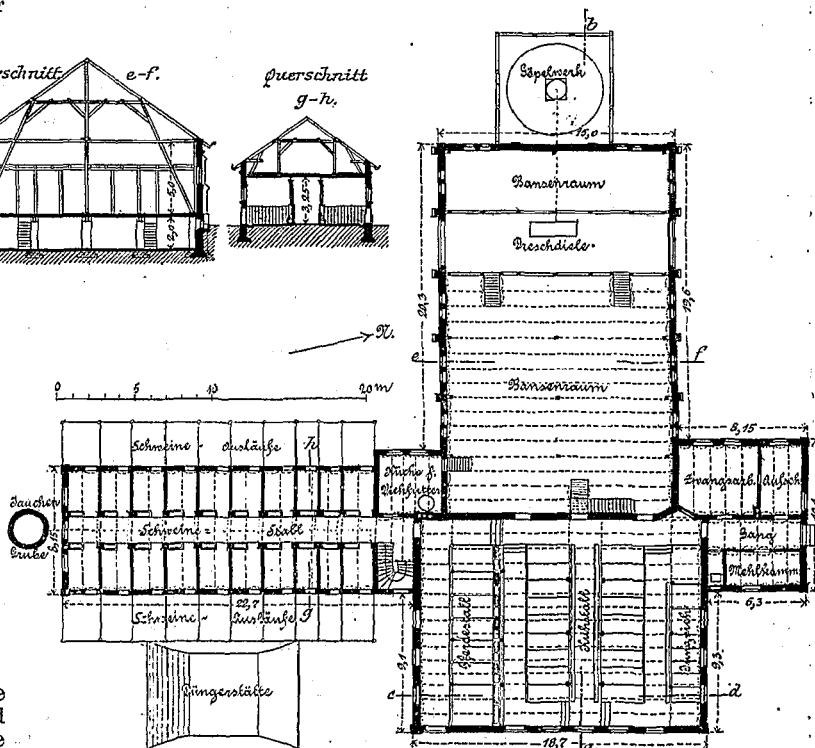
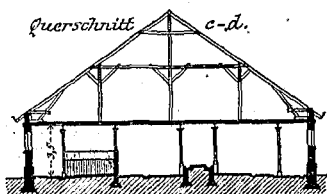
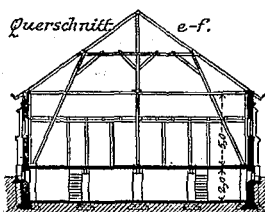
Diese Anordnung der Vorrathsräume in unmittelbarer Nähe der Stallungen und der Futterkochtüche hat den Vortheil, dass die Fütterung des Viehes ohne Zeitverlust und innerhalb des Gebäudes vorgenommen werden kann und die erforderliche Kontrolle leicht auszuüben ist.

In der Verlängerung des Vorplatzes des Vorhauses ist neben den Viehständen ein Gang in derselben Höhe wie der Fussboden des anstossenden Bansenraumes und hier anschliessend, ein Futtergang zwischen den Krippen angeordnet, von denen Treppen mit je 3 Stufen nach den Viehständen führen. Um auch zur Nachtzeit eine Bewachung des Vieh- und Pferdestalles ausüben zu können, ist in der abgeschrägten Ecke des Arbeiterschlafrumes ein Fenster angebracht, von dem der erleuchtete Stall zu übersehen ist.

Die aus Backsteinmauerwerk mit Zementputz hergestellten Krippen des Kuhstalles werden durch eine Pumpe täglich mehrere Male mit Wasser gefüllt und das vom Vieh nicht aufgenommene Wasser durch Röhrenleitungen abgeführt; der Pferdestall und die Kochtüche erhalten Wasser durch besondere Pumpen.

Die Pflasterungen der Ställe und der Gänge bestehen aus Klinkern; das Gossenswasser des Kuh- und Pferdestalles wird durch ausserhalb der Aussenmauern liegende Kanäle, das der Schweineställe durch eine im Mittelgang daselbst befindliche mit eichenen Bohlen überdeckte Gosse nach der Jauchgrube an der Südseite geleitet. Letztere Anordnung hat gegenüber den Gossenanlagen in den Ausläufen den Vortheil, dass die grosse Anzahl Gossen vollständig frostfrei liegen und etwaigen Beschädigungen durch Schweine nicht ausgesetzt sind.

Zur Entlüftung der Ställe dienen zunächst die Fenster, deren obere Hälften zum Oeffnen nach Innen eingerichtet sind und durch Stellvorrichtungen gehalten werden, sodann weiter in den Aussenmauern angebrachte Oeffnungen mit Schieberverschlüssen, wodurch bei Zuführung von frischer Luft durch Thüren oder Nebenräume eine vollständige Lüfterneuerung der Ställe zu ermöglichen ist.



Ein grosser Fortschritt in der Einrichtung und Konstruktion der Stallgebäude der hiesigen Gegend ist nicht zu bemerken; mit geringen Ausnahmen werden die Ställe in althergebrachter Weise mit hölzernen Balken überdeckt, und darüber hölzerne Fussböden gelegt, ab und an auch noch die Balken unterhalb mit Brettern verschalt. Diese hölzerne Deckenkonstruktion wird durch die stetigen Stallausdünstungen schon nach wenigen Jahren beschädigt und hat nur eine kurze Dauer, dazu den grossen Nachtheil, dass sie weder gegen Wärme noch Kälte genügenden Schutz

zu bieten vermag und dadurch die Ställe im Sommer zu warm, im Winter zu kalt sich erweisen, sodass der Viehbestand leidet. Ferner ist ein vollständiger Abschluss der Dachböden nicht zu erreichen und die hier lagernden Futtermittel werden durch die aus den Ställen ausströmenden Dünste beschädigt. Dass an den Unterseiten der hölzernen Decken durch die aufsteigenden Dünste sich Wassertropfen bilden, die herabfallen, ist ein weiterer Mangel dieser Bauart, ebenso dass bei Blitzschlägen und Ausbruch von Feuer in den Dachräumen die hölzernen Decken der Weiterverbreitung des Feuers nicht genügenden Widerstand bieten können, wodurch die Rettung des Viehs wenn nicht ganz unmöglich, so doch erschwert wird.

Zur Erhaltung eines werthvollen Viehbestandes ist aber ein gesunder, sowohl gegen Witterungsverhältnisse wie Feuersgefahr möglichst gesicherter Stall von grosser Bedeutung. Die zu erbauenden Stallungen nebst Wohnhaus wurden deshalb mit Backsteinkappen auf eisernen I Trägern eingewölbt, die auf ebenfalls aus eisernen I Trägern bestehenden Unterzügen ruhen, welche auf eisernen, zwischen den Ständen aufgestellten Säulen ihre Unterstützung finden.

Auf dieselbe Weise ist auch der Keller überwölbt, nur dass statt der eisernen Säulen unter den Unterzügen Backsteinpfeiler in Zement gemauert hergestellt wurden. Die Gewölbe sind oben vollständig bis zu den Scheiteln ausgemauert und die so hergestellten wagrechten Flächen mit Zementestrich versehen.

Sämmtliche Wand- und Gewölbeflächen der Stallungen wurden mit Kalkmörtel verputzt und geweißt; letzteres soll alljährlich wiederholt werden, um alle auf dem Verputz sich bildenden schädlichen Pilze und Keime zu zerstören.

Die Kosten dieser Konstruktionen betragen bei den augenblicklich billigen Eisenpreisen nicht mehr wie die einer hölzernen Balkendecke mit Fussboden und Unterschulung, sie verlangen auch keine grösseren Mauerstärken; es kann somit der Kostenpunkt einer weiteren Verbreitung dieser Bauart nicht hinderlich sein.

Eine weitere für landwirtschaftliche Gebäude, für die ein übermässiger Kostenaufwand sich von selbst verbietet, wichtige Frage ist die Bedachung. Die hier noch vielfach übliche Eindeckung der Dächer mit Stroh oder Rohr (Raith) ist gesetzlich noch gestattet, aber feuergefährlich und nicht billiger wie harte Bedachung herzustellen. Die Verwendung von Stroh zur Dichtung der Hohlpfannen hat ebenfalls Schattenseiten; durch die eindringende Nässe wird das Stroh zerstört, sowie auch häufig von Sperlingen und Ungeziefer angefressen, wodurch Undichtigkeiten und ein Herabfallen der Strohrefte veranlasst wird.

Das Unterstreichen der Pfannen mit Zementmörtel ist wohl zweckmässig, aber nur anwendbar, wenn die Dachkonstruktionen sehr fest und sicher sind und die durch heftige Stürme veranlassenen Schwankungen die Dachflächen nicht so stark erschüttern, dass der Unterstrich sich ablöst und herabfällt.

Das neue Wirtschaftsgebäude ist mit geschmauchten Hohlpfannen eingedeckt, welche statt der Zementunterstriche oder Strohecken eine Unterlage von Rohr und Heide erhalten haben. Unter der Ueberdeckung der Langseiten der Pfannen werden auf die Lattung 5–8 Stück starke Rohrhalm verlegt und hierüber nicht zu kurze Heide ausgebreitet. Die zu überdeckenden unteren Pfannen werden ebenfalls, soweit die obere Pfanne übergreift, ganz mit Heide belegt, sodass jede einzelne Pfanne an den Langseiten und Unterkante vollständig in der Deckung ruht; auf dieselbe Weise werden First- und Gratpfannen eingedeckt und mit Nägeln befestigt.

Diese Eindeckung, von geschickten, sachkundigen Handwerkern ausgeführt, ist vollständig dicht und selbst gegen Eindringen von Schnee bei Stürmen gesichert, und wo Heide für einen angemessenen Preis zu beschaffen ist, billig herzustellen. Von Ungeziefer werden die ziemlich harten Reiser der Heide sowie die Rohrhalm nicht angegriffen, auch vermögen dieselben der Nässe lange Jahre zu widerstehen. Das in der ersten Zeit eintretende Abfallen der Blättchen und Samenkörner der Heide ist ein kleiner Uebelstand, der nach ein bis zwei Jahren ganz verschwindet.

Das Wirtschaftsgebäude ist in einfacher Weise von Backsteinen in Rohbau ohne Anwendung von Formsteinen erbaut, der Pferdestall mit eisernen Krippen und liegenden Raufen, sowie Zwischenwänden versehen; im Schweinestall sind Sandsteintröge mit schmiedeisernen verstellbaren Gittern und ebensolchen Thüren angebracht.

Der Bau ist im März v. J. begonnen und im Dezember desselben Jahres vollendet.

Mit Ausnahme der Eindeckung des Daches wurden die sämtlichen Bauarbeiten, wie seit langen Jahren bei den Strafanstalten in Vechta üblich, durch Gefangene und Zwangsarbeiter unter Aufsicht der als Werkmeister ausgebildeten Aufseher ausgeführt, auch die Anfuhr der Baumaterialien durch Gespanne der Anstalt besorgt. Durch diese unentgeltlichen Leistungen ist eine erhebliche Verminderung der Baukosten eingetreten; dieselben werden nur etwa 24 000 M betragen oder für 1 qm bebante Grundfläche rd. 28,50 M.

Oldenburg.

L. Wege, Baurath.

Vermischtes.

Die Berliner Stadtsynode und der protestantische Kirchenbau. Am 25. Juni d. J. hielt die Berliner Stadtsynode ihre ordentliche Sitzung ab, in welcher Hr. Generalsuperintendent Faber die Berathung des Verwaltungsberichtes mit einer Ansprache einleitete, in welcher er auf die an Umfang stetig zunehmenden Aufgaben der Synode hinwies, was sich am besten in den Etatsabschlüssen zeige. Dem ersten Abschluss vor 16 Jahren mit einer Summe von 146 000 M stehe der heutige Abschluss mit über 1 800 000 M gegenüber. „Und doch stehen wir erst in den Anfängen! An dreissig Kirchen sind noch zu bauen. . . . Es ist einer der schwersten Schäden in unseren Gemeinden, dass ihre einzelnen Glieder zu wenig von einander haben, dass sie ihre Gedanken nicht austauschen können, nicht in lebendiger Wechselwirkung stehen. Daher kommt es, dass viele der kirchlich am meisten Angeregten zu anderen Denominationen gehen, wo sie im kleineren Kreise bürgerliche Gemeinschaft finden. Darum brauchen wir Gemeindehäuser.“ Diese Worte bedeuten, soweit sie sich auf die Kirchen beziehen, die zielbewusste Weiterverfolgung eines bisher mit Energie und Umsicht durchgeführten Programmes, soweit sie sich auf die Errichtung von Gemeindehäusern beziehen, nicht die Aufstellung eines neuen, wohl aber eine Erweiterung des genannten Programmes. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass die hier angedeuteten Bestrebungen von allen denen, welche in unserer modernen gesellschaftlichen Ordnung den idealen Gütern und unter ihnen dem Religions-Bedürfniss der Massen eine angemessene Bedeutung gegeben zu sehen wünschen, gebilligt werden und dass sie sich mit dieser Thätigkeit der Berliner Stadtsynode vollkommen einverstanden erklären können, soweit sie bisher geübt wurde und hinsichtlich der Gemeindehäuser noch ausgeübt werden soll. Ein anderes jedoch ist es mit den Kirchen. Wir haben in den letzten Jahren eine hochgehende Bewegung für die Errichtung neuer Kirchen, zum nicht geringen Theil über das nackte Bedürfniss hinaus mit der Aufwendung grosser Mittel, gesehen. Die Kirchen, durch die Kunst in ihrer Erscheinung edelt, stehen, um den Besuch möglichst zu erleichtern, meistens an hervorragenden Zentral-Verkehrspunkten inmitten der betreffenden Gemeinden. Und doch ist derselbe schon kurze Zeit nach der Einweihung vielfach nicht ein solcher, wie er der Planung der Kirche zugrunde gelegt wurde. Es haben sich deshalb jetzt schon Stimmen erhoben, welche meinen, die Errichtung

neuer Gotteshäuser sei über das Bedürfniss hinausgegangen und das Religions-Bedürfniss des Volkes sei nach dieser Richtung hin vorläufig befriedigt. Wir gestehen, auch wir gehören zu denen, welche diese Meinung theilen und Hrn. Gen.-Sup. Faber nicht folgen können, wenn er die kirchliche Bewegung als eine erst im Anfang stehende bezeichnet und die Errichtung von 30 weiteren Kirchen für nöthig hält. Wie viel Segen könnte nach einer anderen Richtung, aber in demselben Sinne, mit den hierfür nöthigen Geldern gestiftet werden. Man gestatte uns einmal eine kleine Rechnung. In Berlin, und um dieses handelt es sich, kostet eine schlichte Kirche mit Grund und Boden rd. 500 000 M, eine Summe, die eher zu niedrig als zu hoch gegriffen ist. Das ergiebt für 30 Kirchen eine Gesamtsumme von 15 Mill. M. Ein Zweifamilienhaus für Familien von durchschnittlich je 5 Köpfen kostet in der Umgebung Berlins rd. 10 000 M. Es könnten somit mit 15 Mill. M 1500 Familienhäuser errichtet werden, welche 15 000 Personen eine nicht geringer anzuschlagende, täglich genossene sittliche Unterlage bieten, wie sie ein im günstigsten Falle doch alle 14 Tage nur stattfindender Kirchenbesuch ergiebt. Und das durch eine mässige Miete, welche den Bestrebungen der Synode z. B. zur Errichtung von Gemeindehäusern wieder zu statten kommen könnte und durch Verkauf der Häuser unter milden Bedingungen zum Selbstkostenpreise. Dabei ist noch nicht einmal eine Ausnutzung der Hypotheken-Verhältnisse in Rechnung gezogen; geschieht das, so dürften sich die genannten Zahlen noch erheblich steigern lassen. Unter der Annahme, dass jede Person jeden Sonntag die Kirche besucht, würden die obigen 15 000 Personen, auf 30 Kirchen vertheilt, einen Besuch von 500 Köpfen für die Kirche ergeben, eine Zahl, die durch die Wirklichkeit in dieser Höhe nicht erreicht wird, gleichwie auch die Voraussetzung eines wöchentlichen Kirchenbesuches nicht zutrifft. In welcher Weise steht dieser einfachen Rechnung die von 15 000 Köpfen täglich genossene, das sittliche Gefühl in hohem Grade stärkende Wohlthat einer unabhängigen Wohnung gegenüber? Ist das Wohlbefinden des Körpers nicht die nothwendige Grundlage für alle idealen Bestrebungen?

Wir möchten es einmal aussprechen, dass es uns unter rückhaltloser Berücksichtigung des religiös-sittlichen Standpunktes scheinen will, als ob in den evangelischen Kirchen ein Kapital angehäuft ist, welches zu $\frac{6}{7}$ als ein todtes bezeichnet werden muss und bei der ungemeinen Intensität, welche die soziale Bewegung angenommen hat, eine vielfältig-

gere Ausnutzung finden müsste und könnte. Der Bau von Gemeindenhäusern, wenn möglich in Verbindung mit der Kirche, ist ein Weg; andere werden sich finden lassen. Bedarf es der Erinnerung, dass die katholische Kirche es weit besser versteht, die in ihren Gotteshäusern festgelegten bedeutenden Mittel für ihre Bestrebungen nutzbar zu machen? Es will uns scheinen, als ob in der kirchlichen Bewegung des Protestantismus zu viel Tradition stecke, welche den immer beharrlicher hervortretenden sozialen Bedürfnissen der Gegenwart nicht mehr entspricht. Ein Blick auf England und namentlich Amerika ist auch in dieser Beziehung geeignet, die Augen zu öffnen. Es geht nicht an, ein Haus zu bauen und das zweite Geschoss vor dem ersten aufzurichten und es geht ebenfalls nicht an, das sittliche und ideale Bewusstsein eines von vielen Anfechtungen bestürmten Volkes zu heben, ohne ihm zunächst die Bedingungen körperlicher Nothdurft gewährt zu haben. Das reale Bedürfniss ist das erste, erst dann und nur auf seiner Grundlage kann das ideale folgen und gedeihen.

— H. —

Das symmetrische Stützliniengewölbe. Versteht man unter einem symmetrischen Stützliniengewölbe einen symmetrischen Bogen, dessen Stützlinie mit seiner Mittellinie zusammenfällt, so lässt sich der Horizontalschub und das Scheitelmoment aus jenem Schube ableiten, welcher der Bildung der Stützlinie zugrunde gelegt ist. Die Ordinaten einer symmetrischen Stützlinie sind

nämlich allgemein $z = \frac{Pp + Rr - Ry}{H_0 - R}$, wenn mit Pp und Rr

die Momente der lothrechten und wagrechten Lasten P und R in Beziehung auf Punkte der Bogenmittellinie mit Ordinaten y und mit H_0 der zur Zeichnung der Stützlinie angenommene Horizontalschub bezeichnet wird, wofür auch $z = \frac{M - Ry}{H_0 - R}$ ge-

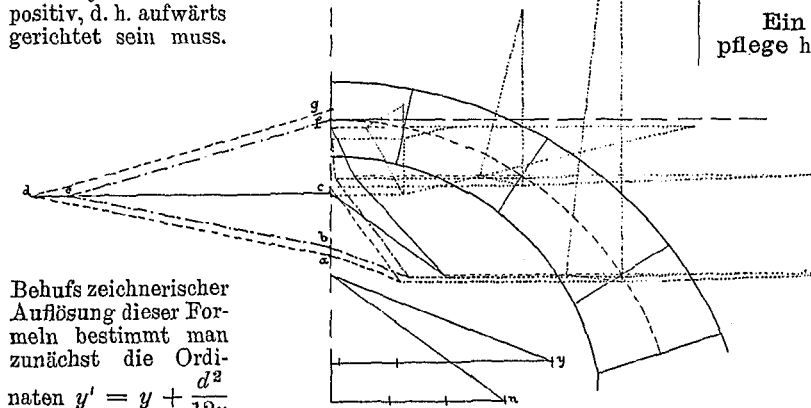
setzt werden kann. Für ein Stützliniengewölbe ist $z = y = \frac{M}{H_0}$.

Der Ausdruck für den Horizontalschub eines solchen, mit konstantem $\frac{12s}{d^3}$ in Stücke getheilten Gewölbes ist daher

$$H = H_0 \frac{\sum y \left(\frac{\sum y}{n} - \left[y + \frac{R}{H_0} \cdot \frac{d^2}{12y} \right] \right)}{\sum y \left(\frac{\sum y}{n} - \left[y + \frac{d^2}{12y} \right] \right)}$$

und das Scheitelmoment ist $Hu = (H_0 - H) \frac{\sum y}{n}$.

Hieraus geht hervor, dass $H_0 > H$ und n positiv, d. h. aufwärts gerichtet sein muss.



Behufs zeichnerischer Auflösung dieser Formeln bestimmt man zunächst die Ordinaten $y' = y + \frac{d^2}{12y}$

und $y'' = y + \frac{R}{H_0} \cdot \frac{d^2}{12y}$, lässt man denselben als Hebelsarmen die y als wagrechte Kräfte angreifen, deren Mittelkräfte die Scheitellothrechte in den Punkten a und b schneiden. Lässt man ferner Einheiten als Kräfte wagrecht an den Hebelsarmen y wirken, so bestimmt der Schnitt der Mittelkräfte derselben mit dem Scheitelloth einen Punkt c . Trägt man von diesem Punkte die Länge $cd = H_0$ wagrecht ab und zieht man $be \parallel ad$, so ist $ce = H$. Zieht man ferner $dg \parallel ef$, so ist $fg = u$.

Zur Auftheilung des Geländes der Pleissenburg in Leipzig. Mit Interesse lesen wir in No. 54 Ihrer geschätzten Zeitung über die Frage des Leipziger Rathhausbaues und finden auch sogleich die bedeutende Aehnlichkeit zwischen dem vom Rathe der Stadt Leipzig genehmigten Plane zur Auftheilung des Pleissenburg-Geländes und unserem, seinerzeit nicht prämiirten Entwurfe, der bei der Konkurrenz in seiner Art einzig dand. Unwillkürlich drängt sich uns die Frage auf, warum wurde seinerzeit von dem Plane keine Notiz genommen und Pläne mit zumtheil recht eigenthümlichen Lösungen zur Prämiirung vorgeschlagen? Es ist uns noch jetzt unerklärlich, wie ein Plan mit dem I. Preise ausgezeichnet werden konnte, der eine so lebhaftere Verkehrs-

Verbindung, wie die zwischen West- und Schillerstrasse, durch zwei überbaute Durchfahrten des neuen Rathhauses führt.

Während allerwärts daran gearbeitet wird, die Verkehrs-Verbindungen zu erleichtern und Unzuträglichkeiten zu beseitigen, sind in dem erwähnten Plane derartige Schwierigkeiten geradezu gesucht, um diese beim Bau eines neuen Rathhauses nach Möglichkeit zu verwenden. Diese Mängel scheint auch das städt. Bauamt erkannt zu haben, sodass der neu aufgestellte Entwurf glattere Verkehrs-Verbindungen enthält und überhaupt vorthellhaftere Verwerthung der zum Verkauf bestimmten Bauplätze bietet.

Wer die hiesigen Verhältnisse einigermaßen kennt, musste wissen, worauf es bei der Konkurrenz für die Bebauung des Pleissenburg-Geländes ankam; im Programm war auch der Wunsch ausgesprochen, eine rentable Verwerthung des infrage stehenden ziemlich kostspieligen Baulandes zu erzielen. Von dem zur Verfügung stehenden Gelände war zunächst ein Bauplatz für das neue Rathhaus mit 7500 qm herauszuschneiden, der alte Thurm der Pleissenburg sollte als Wahrzeichen der Stadt erhalten bleiben und als integrierender Theil dem Neubau eingefügt werden, nicht etwa in einem Hofe (Rathplan), sondern an einer Hauptstelle des Baues. Die Hauptfront sollte möglichst gegen die Promenade zu liegen, eine Freitreppen-Verbindung zwischen der oberen und unteren Strasse ist vor der Rathhaus-Fassade herzustellen. Dass der Thurm bei einem Neubau in seiner jetzigen nichts weniger als vornehmen Erscheinung nicht verbleiben konnte, ist wohl selbstverständlich; er musste daher, da für die Strassen-seiten monumentale Fassaden gefordert wurden, den neuen Rathhausfassaden angegliedert werden.

Mit einem gewissen Zweifel wird sich jeder Unbefangene sagen, dass dieser Fall wieder ein eigenthümliches Licht auf das Verfahren bei öffentlichen Konkurrenzen wirft. Ueber 6000 \mathcal{M} wurden als Preise vertheilt und zur Ausführung kommt schliesslich eine Idee, die bei der Konkurrenz völlig ungewürdigt blieb. Wenn die Form des Rathhaus-Bauplatzes gegenüber unserem Konkurrenz-Entwurf eine Veränderung erfahren hat, so liegt das lediglich an der grösseren Fläche von 8981 qm, die für den Rathhausbau bestimmt war, gegen die geforderte von 7500 qm. Dafür enthält jedoch unser Plan weit mehr zu parzellirendes Bauland, so dass der Verkaufswert der Bauplätze bedeutend höher ist, als der in No. 54 Ihrer w. Zeitung angegebene.

Ist auch die hier besprochene Angelegenheit eine rein lokale, so dürfte sie doch wohl einer Erinnerung werth sein, denn mit dem „ruhig sich fügen“ nützen wir der Verbesserung an den Grundsätzen für das Verfahren bei öffentlichen Konkurrenzen nichts.

Leipzig, d. 8. 7. 96.

Ludwig & Hülssner.

Ein Kreisverein für Landschafts- und Denkmalpflege hat sich vor kurzem in Boppard am Rhein gebildet. Der bereits 84 Mitglieder umfassende Verein hat sich die anerkannt werthe Aufgabe gestellt, die landschaftliche Schönheit zu erhalten und zu pflegen, Bau- und andere Kunstdenkmäler vor der Vernichtung zu retten und zu erhalten, Schönheitssinn im Volke zu wecken und das öffentliche Gewissen für die Schönheit zu wecken, und Kunstbestrebungen aller Art zu unterstützen. Das Unternehmen verdient Nachahmung im weitesten Umfang.

Ein I. internationaler Kongress der Mörtelindustrien in Oedenburg bei Wien findet in den Tagen vom 17.—19. August d. J. in Verbindung mit einer Fach- und Baumaterialien-Ausstellung statt.

Bücherschau.

Führer durch Pompeji. Auf Veranlassung des kais. deutschen archäolog. Instituts verfasst von August Mau. Zweite verbesserte und vermehrte Auflage. Mit 22 Abbildungen und 3 Plänen. Leipzig 1896. Wihl. Engelmann. Neapel, F. Furchheim. Pr. broch. 2,40 \mathcal{M} .

In handlicher, gedrängter Form giebt das vorliegende Schriftchen auf 111 Seiten, bereichert mit einer Anzahl skizzenhafter Illustrationen, bei gutem Druck eine übersichtliche Schilderung der merkwürdigen Stadt am Abhange des Vesuv. Die Schilderung wird eingeleitet durch eine geschichtliche Darstellung sowie durch allgemeine Angaben über die Ausgrabung, den Stadtplan, die moderne Eintheilung, die Benennung der Häuser, das Baumaterial, die künstlerische Ausschmückung usw. Dann folgt die Wanderung durch die einzelnen Strassen mit Berücksichtigung der an denselben liegenden besonderen Bauwerke. Der Druck ist ein in kleineren und in grösseren Typen ausgeführter. Wer es eilig hat, kann, ohne den Zusammenhang zu verlieren, die Stellen mit kleinerem Druck überschlagen. Für solche, die

Italien nur durchfliegen und Pompeji als einen Nachmittags-Ausflug von Neapel betrachten, giebt die Vorrede eine noch gedrängtere Zusammenstellung an.

Bei der Redaktion dieses Blattes eingegangene literarische Neuheiten:

Krüger, Richard. Graphische Pläne zur Ermittlung der Höhen schmiedeeiserner Träger und Holzbalken. Bremen 1896. M. Heinsius Nachf. Pr. 5 M.

Pietzsch, Fr. Der Fabrikschornstein. Ein Hand- und Hilfsbuch für Berechnung und Entwurf gemauerter Schornsteine. Freiberg i. S. 1896. Craz & Gerlach (Joh. Stettner). Pr. 12 M.

Streiter, Dr. Rich. Karl Böttcher's Tektonik der Hellenen als ästhetische und kunstgeschichtliche Theorie. Hamburg 1896. Leopold Voss. Pr. 3 M.

Thompson, Silv. P. Mehrphasige elektrische Ströme und Wechselstrom-Motoren. Halle a. S. 1896. Wilh. Knapp. Pr. 12 M.

— Die dynamo-elektrischen Maschinen. Ein Handbuch für Studierende der Elektrotechnik. 5. Auflage. Halle a. S. 1896. Wilhelm Knapp. 1. Heft. Pr. 2 M.

Woas, Franz. Altersliste der höheren Eisenbahn-Beamten 1896. Saarbrücken 1896. Selbstverlag.

Preisbewerbungen.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Friedensdenkmal in München. Bereits auf den Seiten 216 und 260 berichteten wir über diesen Wettbewerb. Beiden Notizen fügen wir heute hinzu, dass das Preisgericht den programmgemäss unvollständigen Entwurf der Hrn. Düll, Petzold und Heilmair als den besten zur Ausführung empfahl unter der Bedingung, dass die Programm-Forderungen für denselben noch nachträglich erfüllt würden. Der Magistrat traf jedoch zunächst noch keine Entscheidung über die Ausführung, sondern gab allen mit Preisen ausgezeichneten Künstlern Gelegenheit, ihre Entwürfe umzuarbeiten und sie in der neuen Bearbeitung einem nochmaligen Spruch des Preisgerichtes zu unterwerfen. Das ist geschehen und nunmehr hat der Magistrat beschlossen, den genannten Entwurf zur Ausführung bringen zu lassen.

Beschränkter Wettbewerb Brunnen-Denkmal Dresden. Das Denkmal soll ein architektonisches Werk mit bildnerischem Schmuck sein und ein Bild des zu ehrenden Ob-Brgrmstr. Stübel als Büste, Relief usw. enthalten. Die Wahl der Materialien ist den Künstlern überlassen, welcher oder rostender Stein ist ausgeschlossen. Die Errichtung des Denkmals ist in den Bürgerwies in Aussicht genommen. Als Arbeitsleistung werden verlangt: ein plastisches Modell 1:10, ein Grundriss mit Angabe der Anlage des betreffenden Theils des Aufstellungsplatzes 1:200, ein Kostenanschlag und eine bindende Erklärung über die Kosten der für das Denkmal zu liefernden Werkzeichnungen und Modelle. Es gelangen drei Preise von 2500, 1500 und 1000 Mark in dieser oder anderer Weise zur Vertheilung. Ein Ankauf bemerkenswerther nicht preisgekrönter Entwürfe für je 500 Mk. ist vorbehalten, gleichfalls jede Entschliessung hinsichtlich der Ausführung.

Der Wettbewerb um Entwürfe für die beiden neuen Palais für die Zwecke der Weltausstellung in Paris, die in den Champs Elysées errichtet werden sollen, ist zunächst bezüglich des grossen Palais dahin entschieden worden, dass der erste Preis von 15 000 Frs. dem Entwurf des Hrn. Louvet, der zweite von 12 000 Frs. dem der Hrn. Deglane & Binet, der dritte von 8000 Frs. dem des Hrn. Thomas, der vierte von 6000 Frs. dem des Hrn. Girault und der fünfte Preis endlich von 4000 Frs. dem Entwurf des Hrn. Tropey-Bailly zugesprochen wurde. Drei der genannten Architekten sind bereits bei dem Wettbewerb um die Gesamtanlage der Ausstellung im Dezember 1894 mit Preisen ausgezeichnet worden. Die Jury tagte am 17. Juli. Keiner der mit einem Preise bedachten Entwürfe hat das Preisgericht voll befriedigt, es betrachtet den Wettbewerb daher als einen „concours d'apport d'idées“ und überlässt der Ausstellungs-Verwaltung, von § 17 des Ausschreibens Gebrauch zu machen, der ihr volle Freiheit über die Entwürfe zusichert. Wie es heisst, soll Bouvard aufgrund der gewonnenen Ideen mit der Aufstellung neuer Pläne betraut werden, für die Kunst ohne Frage ein grosser Gewinn, denn man erinnere sich, dass er der Künstler der prächtigen Zentral-Kuppel der Ausstellung von 1889 war.

Die Preisentscheidung für das kleine Palais ist folgendermassen ausgefallen: Erster Preis von 5000 Frs. Hr. Girault; zweiter Preis von 4000 Frs. die Hrn. Cassien-Bernard und Cousin; dritter Preis von 3000 Frs. die Hrn. Toudoire und Pradelle, vierter Preis von 2000 Frs. Hr. Mewès und fünfter Preis von 1000 Frs. die Hrn. Vater und Sohn Deperthes. Auch unter diesen Siegern befinden sich einige Namen, die schon bei dem Wettbewerb um den Gesamtplan der Ausstellung

mit Auszeichnung genannt wurden. Berichterstatte des Preisgerichtes war Pascal. Zusammen mit den Siegern des Wettbewerbes um den Gesamt-Ausstellungsplan sind es nunmehr 29 Architekten, welche sich bei den Wettbewerben für die architektonische Gestaltung der Ausstellung mit Erfolg betheiligt haben. Es sind die Namen Binet, Blavette, Bonnier, Cassien-Bernard, G. Cousin, Deglane, Deperthes (Vater und Sohn), Esquié, Gautier, Girault, E. Hénard, J. Hermant, Larche, Louvet, Massen-Detourbet, Mewès, Nachon, Paulin, Pradelle, Raulin, Rey, Sortais, de Tavernier, Thomas, Toudoire, Tronchet, Tropey-Bailly und Varcollier. Sie bilden die junge emporstrebende Generation der französischen Architekten. Die meisten Namen sind bisher über die Grenzen Frankreichs hinaus nicht bekannt gewesen; von nun ab aber werden sie auch im Ausland mit Aufmerksamkeit verfolgt werden. Die Gruppe wird unter der Leitung Bouvards zu dem Architektur-Atelier der Ausstellung vereint.

Wettbewerb um Entwürfe für ein Völkerschlachtdenkmal in Leipzig. Einer Nachricht aus Leipzig zufolge beabsichtigt der deutsche Patriotenbund, zur Erlangung endgültiger Entwürfe für ein Völkerschlachtdenkmal auf den Schlachtfeldern um Leipzig einen neuen Wettbewerb auszu-schreiben. Zn demselben soll die Stadt Leipzig eine Summe von 20 000 M zu Preisen gewidmet haben.

Wettbewerb Rathhaus Hannover. Als Verfasser des Entwurfes mit dem Kennwort „Bürgersinn“ bekennen sich die Hrn. Wilh. Schmidt in Hamburg und Paul Mamcke in Altona. Der Verfasser des Entwurfes mit dem Kennwort „Auf deutscher Erde ein deutsches Haus“ heisst nicht Freude, sondern Freude.

Wettbewerb um Entwürfe für das Gebäude einer technischen Lehranstalt in Detmold. Den ersten Preis von 1000 M und den zweiten von 750 M erhielten die Arch. Brandsky und Remges für ihre beiden gemeinschaftlichen Arbeiten mit den Kennworten: „Sonne“ und „Klar und wahr“. Der dritte Preis von 500 M fiel an den Entwurf „Technik“ des Hrn. Röllig in Esslingen.

Erklärung. Der Artikel der Hrn. Balke und Schäfer vom 1. Juli über die Duisburger Rathhaus-Konkurrenz nöthigt uns zu folgender Erklärung. Die beiden Anfragen der genannten Herren an den Hrn. Oberbürgermeister von Duisburg sowie an die Hrn. Preisrichter erhielten wir auf einer Studienreise und da die Briefe uns mit einer Verspätung von 8 Tagen erreichten, gaben wir unsere Zustimmung telegraphisch mit den Worten: „Sind mit Ihrem Vorgehen einverstanden“. An einem Brief, der die Wahrhaftigkeit des Hrn. Oberbürgermeisters von Duisburg anzweifelt, sowie an dem Artikel vom 1. Juli haben wir keinen Antheil und die Herren waren nicht berechtigt, unsere Namen darunter zu setzen.

Paris, 18. Juli 1896. Conrad Prévôt. Paul Meissner.

Brief- und Fragekasten.

Beantwortung der Anfragen aus dem Leserkreise.

Zu der Anfrage der Hrn. K. und S. in No. 55 sendet uns die Firma Grünzweig & Hartmann in Ludwigshafen a. Rh. ihren Prospekt, in welchem Korkplatten zur Bekleidung dünner Mauertheile wie Fensterbrüstungen, Erker, freistehende Giebel namentlich von Villenbauten empfohlen werden. Zur Bekräftigung der Zweckmässigkeit der Korkplatten für den angeordneten Zweck beruft sich die Firma auf 8 Villenbesitzer und Architekten des infrage stehenden Villenbezirks Grunewald bei Berlin. —

Zu der Anfrage in No. 51 S. 328. Der Anstrich mit Antimerulion sowie mit anderen Flüssigkeiten ähnlicher Art ist nicht nöthig, wenn die Luft- Zu- und Abführung unterhalb des Fussbodens so geregelt wird, wie dieses bei ordnungsmässiger Herstellung und Verlegen des deutschen Fussbodens geschieht. Wenn man mir den Grundriss des betreffenden Raumes nebst Schnitt einsendet, hoffe ich den Geruch auf sehr einfache Weise dauernd beseitigen zu können und ausserdem noch ununterbrochen frische Luft oberhalb des Fussbodens zuzuführen.

Otto Hetzer in Weimar.

Offene Stellen.

Im Anzeigenthail der heut. No. werden zur Beschäftigung gesucht.

a) Reg.-Bmstr. und -Bfhr., Architekten und Ingenieure.
Je 1 Arch. d. Bmstr. Lehmann & Wolff-Halle a. S.; Arch. Plücker-Kripp a. Rh.; Arch. V. Lindner-Mannheim; Arch. Wucherpfennig-Münster i. W.; Arch. Brandt-Plauen i. V.; Z. 700, V. 721, Exp. d. Dtsch. Bztg. — 1 Arch. als Lehrer d. d. Dir. d. kgl. Baugewerkschule-Nienburg a. W.
b) Landmesser, Techniker, Zeichner usw.
Je 1 Bautechn. d. d. kgl. Garnis.-Bauinsp.-Glogau; Brth. Blau-Beuthen O.-Schl.; Brth. Rhode-Memel; Arch. Mücke-Hagen i. W.; Arch. Dörner-München; J. D. 5764, Rud. Mosse-Berlin; O. 714, P. 715, U. 720, Exp. d. Dtsch. Bztg. — 1 Bfhr. d. Bürgermstr. Wippermann-Oberhausen. — 1 Schachtmstr. d. Amtmann Böckenhoff-Herten i. W. — 1 Bauaufseher d. Stadtrth. Guckuck-Essen a. Ruhr. — Je 1 Zeichner d. d. Tiefbauamt-Mannheim; Reg.-Bmstr. Kruse-Eberswalde; Q. 716, W. 722, Exp. d. Dtsch. Bztg.

Berlin, den 25. Juli 1896.

Inhalt: Der Wettbewerb um Entwürfe für eine neue Synagoge für Dortmund. — Neuere Stadt- und Vorortbahnen in London, Liverpool und Glasgow (Schluss). — Die Bautechnik auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung

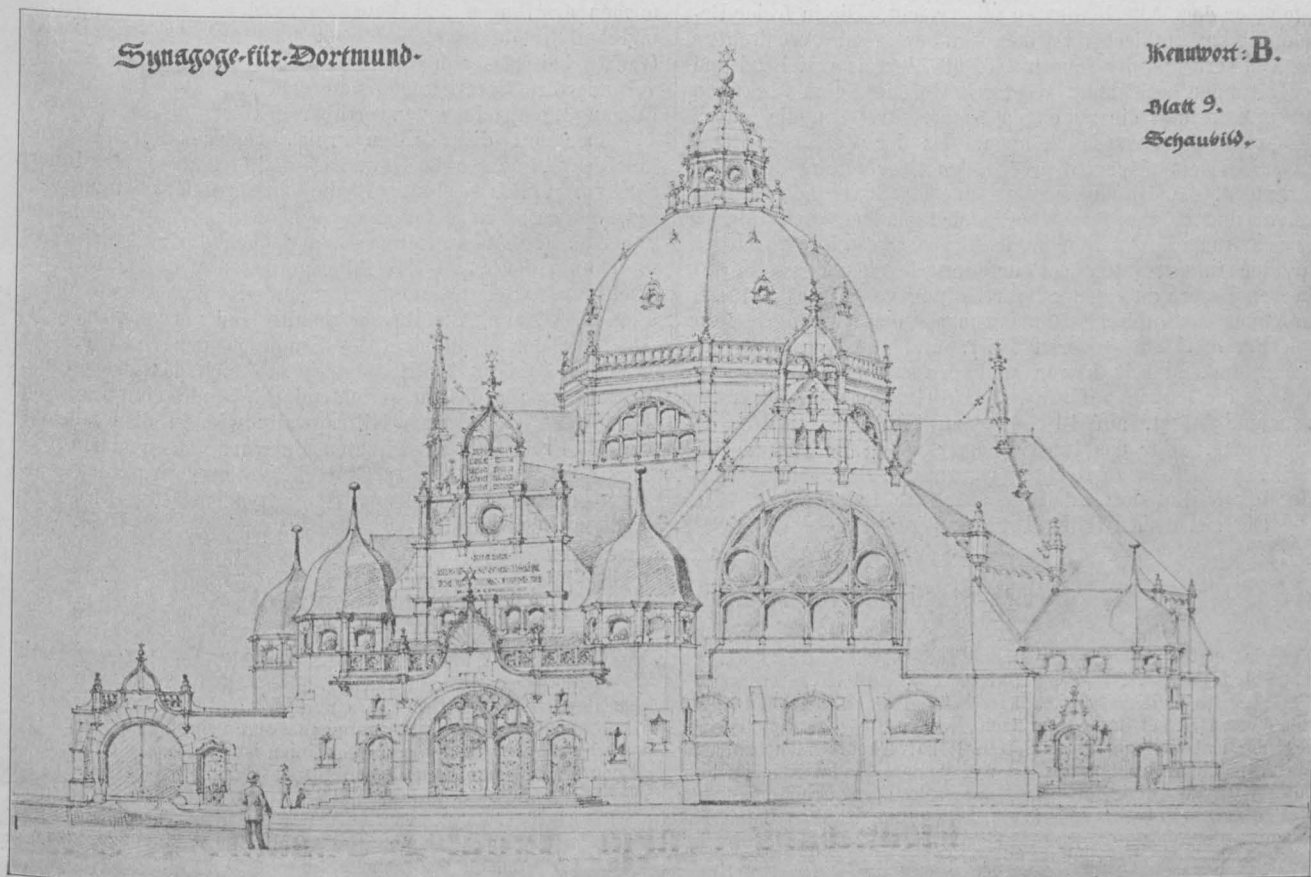
1896. — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten. — Offene Stellen.

Synagoge für Dortmund.

Kunstwort: B.

Blatt 2.

Schaubild.



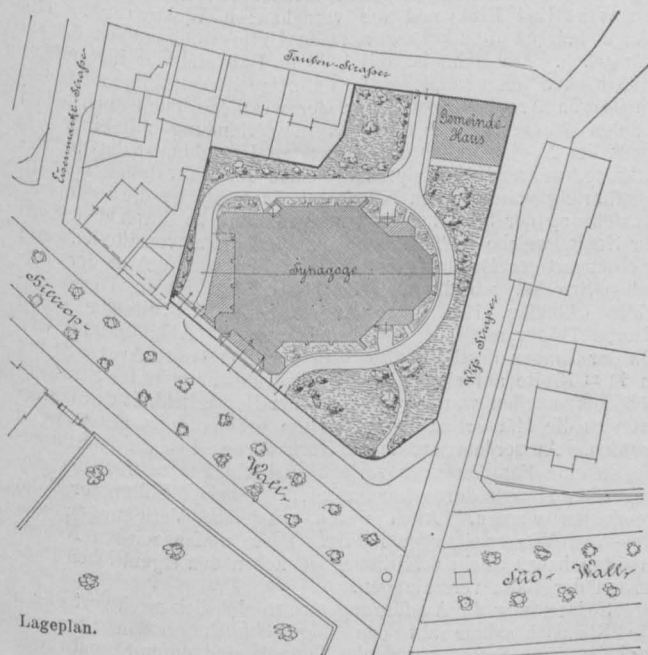
Der Wettbewerb um Entwürfe für eine neue Synagoge für Dortmund.



Der Wettbewerb um Entwürfe für eine neue Synagoge für Dortmund, dessen Ausgang wir bereits S. 300 erwähnten, war mit 59 Entwürfen besetzt, die den Versuch unternommen hatten, auf der Grundlage einer Bausumme von 350000 M

Würde und Monumentalität des Bauwerkes Eintrag zu thun, war eine keineswegs leichte. Sie wurde aber gelöst.

Das Preisgericht beobachtete bei der Beurtheilung der Entwürfe den zweckmässigen Vorgang, von der Gesamt-Bausumme von 350000 M eine Summe von 65000 M für Heizung, Beleuchtung, Gestühl, für die heilige Lade und die Estrade, die Orgel, Garderoben, Klossets, Maschinen-Einrichtung und Entwässerung, Einfriedigung und gärtnerische Anlage des Bauplatzes abzuziehen, auf der Grundlage eines Mindest-Einheitssatzes von 16—17 M für das cbm umbauten Raumes ein erlaubtes Raummaass von rd. 18000 cbm festzustellen und hiernach die einzelnen Entwürfe zu beurtheilen. Infolgedessen wurden zuerst 16, dann weitere 22 Entwürfe und endlich noch 11 Entwürfe ausgeschieden, sodass 10 auf der engeren Wahl blieben. Für die Ausscheidung der letzteren 11 Entwürfe waren ausser dem Rauminhalt noch die Stellung des Gebäudes auf dem Bauplatze und die geforderte Orientirung maassgebend. Den Vorzug gab das Preisgericht einer Stellung einer Front parallel zum Hiltrop-Wall, bei welcher zugleich der Haupteingang des Innenraumes dem Allerheiligsten gegenüber gelegen ist. Bei Zentralanlagen wurde die sechseckige Grundform als wenig glücklich befunden. Die Formbildung war bei dem Wettbewerb in zweckmässiger Weise meist der mittelalterlichen oder byzantinischen Formenwelt angeschlossen, sodass das Preisgericht eine bestimmte Stellungnahme hierzu nicht auszusprechen brauchte. Die 10 auf der engeren Wahl befindlichen Entwürfe haben eine eingehende Beurtheilung erfahren, nach welcher sich die Verleihung des ersten Preises an den Entwurf des Hrn. Reg.-Bmstr. Fürstenau-Charlottenburg, des zweiten an die Hrn. Höniger & Sedelmeier-Berlin und des dritten an Hrn. Georg Neff in Magdeburg ergab. Der erstgenannte Entwurf überwindet nach dem Urtheil des Preisgerichts in zwei Varianten „bei äusserst geringem kubischen Inhalt die Schwierigkeiten des Programms in natürlicher und ungezwungener Weise. Als Zentralbau aus dem Achteck entwickelt, zeigt er die eine



Lageplan.

einschl. der inneren Ausstattung und der Arbeiten für die Umgebung des neuen Gebäudes, ein zweckentsprechendes Gotteshaus zu entwerfen. Die Aufgabe, mit einer verhältnissmässig so niederen Summe allen Ansprüchen für die Ausübung des Kultus zu genügen, ohne der nothwendigen

der Fronten mit dem Haupteingang parallel dem Hiltrop-Wall und erreicht dabei gleichzeitig eine Orientirung des Allerheiligsten genau nach Osten.“

Die Variante B verdiene ihrer grösseren Einfachheit und Klarheit halber den Vorzug. Der Eintritt in den Innenraum gegenüber dem Allerheiligsten sei erreicht. Die in freier Behandlung spätgothischer Formen sich bewegend Architektur des Aeussern und des Innern wird als überaus anziehend und wohlgeungen bezeichnet. Getadelt werden die zu winkligen Nebenräume und die zu engen Emporentreppen, die jedoch leicht verbreitert werden können. Da der Verfasser dieses Entwurfes mit einer entsprechenden Bearbeitung desselben betraut ist, die sich zugleich auf eine etwas veränderte Lage bezieht und da ihm ferner bei befriedigendem Ausfall dieser Ausarbeitung die Ausführung in Aussicht gestellt ist, so legen wir den interessanten Entwurf umstehend und auf S. 381 unseren Lesern zu eigener Beurtheilung vor. Der Verfasser berechnet das kubische Raumaussmaass der Variante B, die vom Preisgerichte bevorzugt ist, und die versucht, den Innenraum dadurch klarer und grossartiger zu gestalten, dass sie die Kuppel auf nur 4 statt 8 Granitsäulen der ersten Annahme stützt, auf $14\,150\text{ cbm}$ zu $17,5\text{ M} = 247\,625\text{ M}$ Bausumme. Für das Innere bemerkenswerth ist die mit geringen Mitteln erreichte Durchsichtigkeit und Weiträumigkeit und die erzielte vorzügliche Beleuchtung.

Die mit dem zweiten Preise ausgezeichnete Arbeit ist

nach dem Gutachten der Preisrichter ein in Bruch- und Werkstein gedachter Zentralbau mit Kuppel und kurzem Langschiff, der den praktischen Bedürfnissen in überaus klarer und verständiger Weise genügt, nicht aber den Anforderungen der Lage. — Die spätromanischen Architekturformen des Innern und Aeussern werden als sehr geschickt und gefällig durchgebildet bezeichnet und der Entwurf als Ganzes bei mässigem Rauminhalt als wohlgeungen und bei veränderter Orientirung als unter Umständen für die Ausführung unmittelbar verwertbar erklärt.

Den mit dem dritten Preis ausgezeichneten Entwurf hält das Gutachten im Grundriss und Gestaltung des Innern für vortrefflich gelungen, die äussere Erscheinung bezeichnet es als eine besonders schöne und künstlerisch ausgereifte. Nicht zu billigen sei jedoch die zu starke Abweichung der Lage des Allerheiligsten von der östlichen Richtung. Bei mässigem Rauminhalt wäre auch dieser Plan u. U. zur Ausführung unmittelbar verwendbar.

Auf der Grundlage des Studiums der Entwürfe und der Verhältnisse des Bauplatzes sah sich das Preisgericht veranlasst, für das zu errichtende Gebäude eine Lage der Längsaxe „normal zum Hiltropwall“ wie in dem mit dem dritten Preise ausgezeichneten Entwurf angenommen war, vorzuschlagen. Auf der Grundlage dieses Vorschlages bewegt sich die Umarbeitung des mit dem ersten Preise bedachten Entwurfes. — H. —

Neuere Stadt- und Vorortbahnen in London, Liverpool und Glasgow.

(Schluss.)

Die erste dieser Tunnelbahnen, die „City & District Railway“, ist in den Jahren 1883–86 im Interesse der North British Eisenbahn erbaut. Der Selbsttrieb in dem vom Queen Street Bahnhof nach Norden ausgehenden Tunnel liess die Entwicklung eines flotten Lokalverkehrs nicht zu, und das Aufblühen des Schiffbaues und anderer Industrien an der unteren Clyde sowie des jährlich wachsenden Erholungs- und Vergnügungs-Verkehrs machte eine bessere unmittelbare Bahn-Einführung von Westen her erforderlich. Ausserdem kam in Betracht, dass die Eisenbahn-Gesellschaft zur Verbindung ihres von Osten her einmündenden Verkehrs mit den im westlichen Theile der Stadt belegenen Hafenanlagen eine mit beträchtlichem Umwege über die Höhen im Norden der Stadt herumgeführte Umgebungs-bahn besass, während zwischen den Endpunkten ihrer von Westen und Osten in das Stadtgebiet hineinragenden Linien nur eine Lücke von etwa 3 km bestand. Die City & District Eisenbahn, welche diese Lücke ausfüllte und mit einer in das süd-östliche Stadtgebiet geführten Zweigbahn eine Länge von 5 km erreicht hat, ist mitten durch die dicht bebaute Stadt geführt und auf 4 km Länge im Tunnel oder gedeckten Einschnitt angelegt worden, wobei es grossentheils möglich war, bestehende Strassenzüge zu verfolgen. Der Bau ist nach dem Profil einer zweigleisigen Vollbahn theils in Felsen oder Thonboden (Abb. 15), theils in nassem, beweglichem Sande (Abbildg. 16) hergestellt worden. Im letzteren Falle wurden auf beiden Seiten Spundwände gerammt und zwischen denselben mittels Aufgrabung eine Betondecke für das zukünftige Tunnelprofil hergestellt; sodann wurde der in der Zeichnung angegebene Entwässerungs-Schlitz bergmännisch hergestellt, und nach erfolgter Trockenlegung des Sandes stückweise mit der Herstellung der Widerlager und des Gewölbes vorgegangen. Die Haltestellen haben im allgemeinen schmale Seiten-Bahnsteige von nur 2 m Breite (Abbildg. 17) und liegen 6–9 m unter Strassenhöhe. Die Bahn unterfährt den Queen Street Bahnhof der Quere nach und hat an dieser Kreuzung einen interessanten unterirdischen Bahnhof. Derselbe dient auch für Fernverkehr und hat daher, um längere Aufenthalte und Ueberholungen der Fernzüge zu ermöglichen, 4 Gleise mit zwei Insel-Bahnsteige erhalten, welche mit den oberen Bahnhof-Anlagen durch Treppen und Gepäckaufzüge verbunden sind. Die Wagen der auf dieser Stadtbahn verkehrenden Züge sind mit elektrischen Glühlampen ausgerüstet, welche durch eine nur auf den Untergrundstrecken verlegte Leitung gespeist werden und beim Aufhören der Leitung auf den offenen Strecken selbstthätig erlöschen. Die Kosten der 5 km langen Bahn haben ohne Rollmaterial 14 Millionen M, also 2,8 Millionen M/km betragen, wovon aber auf die schwierigste Strecke von 2,8 km Länge allein 11,76 Mill. M entfallen, also 4,2 Millionen M/km. Der Betrieb ist derart, dass die Züge der von Westen und Osten einmündenden Linien, welche nur geringen eigentlichen Fernverkehr haben, die ganze Stadtbahn durchfahren und ihren Anfangs- oder Endpunkt am entgegengesetzten Ende der Stadt haben und zwar für die westlichen Linien in Bridgeton Cross, für die östlichen Linien in Hyndland. Ausserdem ist die Stadtbahn mit der nördlichen Umgebungs-bahn zu einem Ringbetriebe verbunden, dessen Züge aber nur in stündlichen Zwischenräumen verkehren und auf der Aussenstation

Maryhill einen Aufenthalt von 12–14 Minuten haben. Durch die Züge dieser verschiedenen Linien hat die Stadtbahn einen sehr lebhaften Verkehr mit einer bis zu 3 Minuten Zwischenraum hinabgehenden, aber unregelmässigen Zugfolge. Der Fernverkehr der längeren Durchgangslinien ist übrigens auf dem alten Wege nach dem oberen Queen Street Bahnhofe belassen.

Die zweite unterirdische Stadtbahn ist die „Glasgow Central Railway“, welche der Caledonian Eisenbahn-Gesellschaft gehört und eine unmittelbare Konkurrenz zu der City & District Eisenbahn bezweckt. Während die letztere im ungefähren Abstände von 800 m von der Clyde liegt, durchzieht die Glasgow Central Eisenbahn die Stadt parallel zur Clyde im durchschnittlichen Abstände von 300 m in noch günstigerer, den intensivsten städtischen Verkehr abfangender Lage unter der lebhaften Argyle Street und den deren westliche und östliche Verlängerung bildenden Strassen entlang. Nach Südosten ist die Bahn über die Grenze der Stadt hinaus bis zum Anschluss an eine bestehende Linie der Caledonian Eisenbahn bei Rutherglen verlängert, im Westen wendet sie sich nach Berührung der Hafengegend nordwärts und durchzieht theils ober-, theils unterirdisch den West End Park und die vornehmern Wohnviertel. Die Länge beträgt 10,2 km, wovon die Untergrundstrecken 6,4 km ausmachen. Die Bahn ist seit 1890 im Bau und war im Sommer 1895 bis auf eine kurze, noch unfertige Strecke im mittleren Theile von Argyle Street fertig, der westliche Theil auch schon für den Güterverkehr des Hafens in Verbindung mit einer die Stadt im Norden umfahrenden zweiten Umgebungs-bahn in Benutzung, während die Empfangsgebäude der Haltestellen noch in Ausführung waren. Von besonderem Interesse ist die technische Ausführung der 5 km langen Untergrundstrecke durch den Kern der Stadt, welche in Thon, Schlamm und Sand von stellenweise trieb sandartiger Beschaffenheit herzustellen war. Auf der östlichen Strecke, wo das Gelände höher liegt, ist die Decke gewölbt (Abbildg. 19); unter Argyle Street ist dieselbe durch eiserne Träger mit Quergewölben hergestellt (Abbildg. 20 u. 21). Da der Einbau des Bahnkörpers in die 23 m breite Argyle Street in 11 m Breite auf eine Tiefe von mindestens 7 m unter Strassenhöhe herzustellen war, mussten bei der Beweglichkeit des Untergrundes die Häuser zu beiden Seiten grossentheils unterfangen werden. Ausserdem musste ein vorhandenes 4 m weites Stammisiel in eine Parallelstrasse verlegt und ein Ersatz für die anliegenden Häuser durch kleinere Siele zu beiden Seiten der Bahn geschaffen werden. Auch waren erhebliche Verlegungen von Gas- und Wasserleitungen nöthig. Diese umfangreichen Nebenarbeiten haben allein 6 Millionen M neben den eigentlichen Baukosten der Bahn verschlungen.

Sodann war die Ausführung ausserordentlich erschwert durch die Rücksichtnahme auf den ungewöhnlich grossen Strassenverkehr. Die Seitenmauern des Tunnels sind durch Spundwände eingefasst, zu deren Herstellung eigenartige Dampfrahmen auf hohen, den Fahrdamm bockförmig überspannenden Laufgerüsten konstruirt wurden, um den Strassenverkehr unter denselben während der Arbeit aufrecht zu erhalten. Die Herstellung der beiden Seitenmauern geschah sodann unterirdisch in getrennten ausgezimmerten Baugruben, wobei in der Strassenoberfläche nur

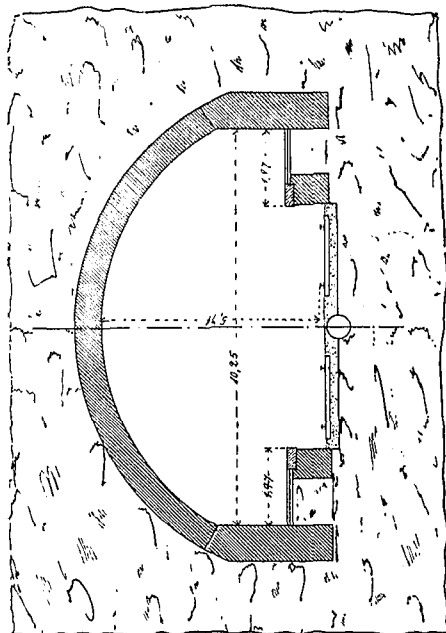


Abb. 17.
Glasgow City & District Eisenbahn.
Haltestelle.

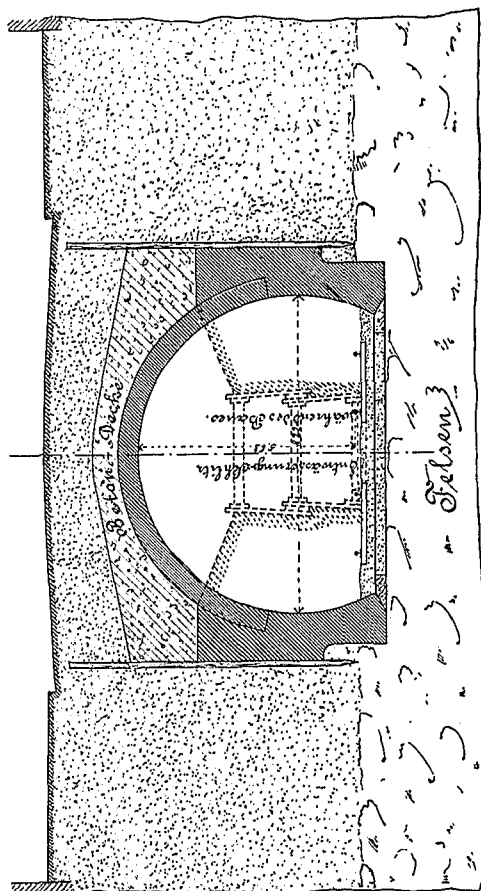


Abb. 16.
Glasgow City & District Eisenbahn.
in massigem Sandstein.

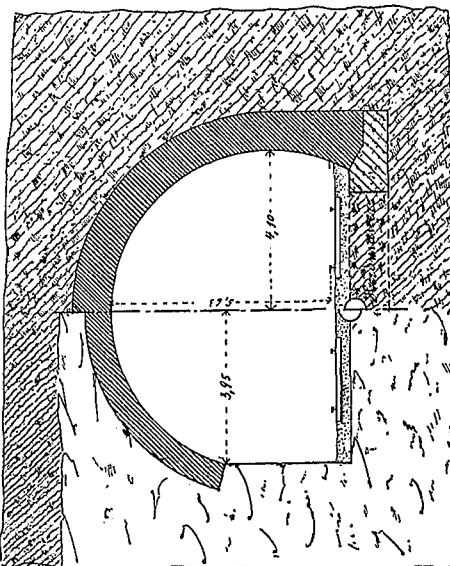
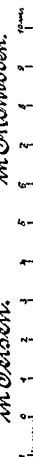


Abb. 15.
Glasgow City & District Eisenbahn.
in Felsen.



Arbeitsöffnungen von $15 \times 5,2$ m in Abständen von 180 m zugelassen waren. Durch diese wurde das Aushubmaterial mittels auf der Strasse stehender Dampfkräne gehoben und auf Wagen zur Abfuhr verladen, auch durch dieselben Oeffnungen die Maurermaterialien hinunter befördert. Ehe diese Arbeiten ausgeführt werden konnten, war eine künstliche Trockenlegung des Untergrundes durch ein unter dem zukünftigen Bahnkörper hergestelltes Entwässerungsrohr bewirkt, welches als eisernes Tunnelrohr von 1,37 m Durchmesser nach Greathead'scher Bauweise mit einem Schilde unter Anwendung von Pressluft vorgetrieben war. Nach Fertigstellung der Seitenmauern des Tunnels stand zur stückweisen Einbringung der Deckenbalken und der zwischen dieselben gespannten Gewölbe sowie zur Wiederherstellung der Strassenoberfläche jedesmal nur die Zeit eines Sonntags von der vorhergehenden Mitternacht bis zum Montag früh 5 Uhr zur Verfügung. Wo die Eindeckung durch ein Gewölbe nach Abb. 19 stattfand, wurde in gleicher beschränkter Arbeitszeit eine provisorische in Holz gezimmerte Decke mit Bohlenbelag für den Fahrdamm hergestellt, unter welcher dann das Gewölbe ungestört ausgeführt werden konnte. Unter dem Schutze der fertigen Tunneldecke konnte sodann die Beseitigung des inneren Erdkerns und die Herstellung des Sohlengewölbes erfolgen. Die Haltestellen liegen in durchschnittlichen Abständen von 400 m und erhalten einseitige Bahnsteige von 4 m Breite. Nur ein Bahnhof in der Mitte der Stadt erhält auch bei dieser Bahn eine Verdoppelung der Gleise mit 2 Insel-Bahnsteigen, um dort einen Fernverkehr mit längerem Zugaufenthalt zu ermöglichen.

Die Kosten der Glasgow Central Eisenbahn werden angegeben wie folgt:

für Baukosten der Bahn	20 1/2 Mill. \mathcal{M}
für Verlegung von Leitungen und Unterfangung von Häusern usw.	6 " "
für Grunderwerb und Nebenkosten	10 " "
insgesamt also	36 1/2 Mill. \mathcal{M}

Bei einer Länge von 10,2 km ergibt dieses 3,6 Mill. \mathcal{M}/km , wobei die Stadtstrecke für sich berechnet natürlich noch weit theurer ausfallen würde.

In unmittelbarem Zusammenhange mit der Glasgow Central Eisenbahn wird aber ausserdem noch mit einem Kostenaufwande von 23 Mill. \mathcal{M} eine Bahn von vorwiegend Vororts-Charakter unter dem Namen der „Lanarkshire & Dumbartonshire Railway“ hergestellt und geht ihrer Vollendung entgegen. Dieselbe ist von der Caledonian Eisenbahn-Gesellschaft finanziell unterstützt und von vornherein an dieselbe verpachtet, wird auch im Bau von derselben Ingenieur-Firma Forman & Mc. Call geleitet, welcher die Bauleitung der Glasgow Central Eisenbahn obliegt, und ist ganz als Zubehör dieser Bahn anzusehen. Dieselbe führt nach dem etwa 20 km entfernten industriellen Vororte Dumbarton und gabelt sich bei Glasgow in zwei grossentheils in Tunneln durch den westlichen Stadttheil geführte Zweige, welche an die Glasgow Central Bahn anschliessen und in Verbindung mit dieser Bahn zu einer interessanten schleifenförmigen Erweiterung des Stadtbahnbetriebes bestimmt sind.

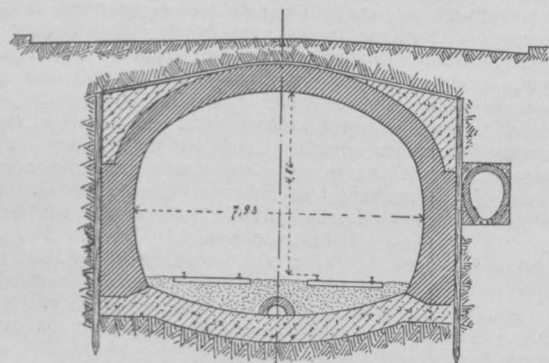
Die Gesamtkosten, welche allein für das von der Caledonian Gesellschaft betriebene Stadt- und Vororts-Bahnnetz in diesen Jahren verausgabt werden, betragen hiernach rd. 60 Mill. \mathcal{M} .

Ausserdem ist noch als Anhängsel der Caledonian Eisenbahn eine von dieser betriebene und von ihrer Central Station ausgehende Vorortsbahn, die „Cathcart District Railway“, zu erwähnen, welche zur Aufschliessung eines im Süden belegenen, in villenartiger Bebauung begriffenen Bezirkes bestimmt und von den Interessenten mit einem genehmigten Kapital von 9 1/2 Mill. \mathcal{M} hergestellt ist. Dieselbe ist als Vollbahn gebaut und bildet im Aussengebiete eine Schleife mit Haltestellen in durchschnittlichen Abständen von nahezu 1 km. Die Züge folgen sich in regelmässigen Zwischenräumen von 20 Minuten. Da aber der äusserste Theil der Schleife nur 5 km von der Mitte der Stadt entfernt ist, soll der Bahnverkehr nicht recht gegen die Konkurrenz der Pferdebahn aufkommen können.

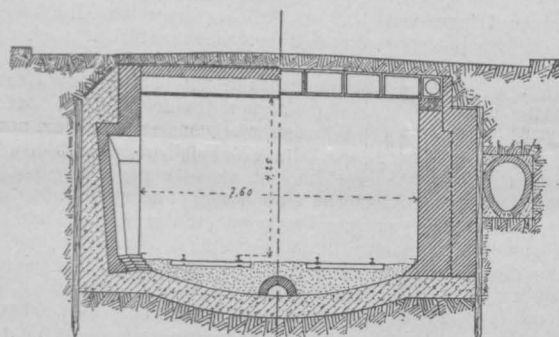
Während die City & District und die Glasgow Central Bahn wegen ihres Zusammenhanges mit dem grossen Eisenbahnwesen und der Mitbenutzung für Güterverkehr den Charakter von Vollbahnen erhalten mussten, ist die dritte in Glasgow hergestellte Stadtbahn als Kleinbahn ausgeführt. Dieselbe führt den Namen „Glasgow District Subway“ und bildet einen länglichen Ring von 10,5 km Länge, welcher durchweg im Tunnel liegt und die Clyde einmal oberhalb Glasgow Bridge und ein zweites Mal unterhalb des Hafengebietes unterfährt. Am östlichen Ende ist die Linie unter dem Vorplatze des St. Enoch's Bahnhofes und Buchanan Street entlang geführt (für Hamburger Verhältnisse etwa einer Ringbahn zu vergleichen, welche stadtsseitig am Rathausmarkt und dem Burstah entlang geführt wäre). Der nördliche der beiden anschliessenden Zweige dieses Ringes durchschneidet die bereits von zwei Parallelbahnen durchfahrene Stadt nördlich der Clyde mit einer dritten Bahn im Abstände von etwa 1500 m vom Flusse, während der südliche Zweig den am anderen Ufer belegenen Stadttheil in etwa 700 m Abstand von der Clyde der Länge nach durchschneidet. Die Bahn ist

ähnlich wie die neueren Londoner Untergrundbahnen aus zwei getrennten eingleisigen Tunnelrohren hergestellt, welche aber nur theilweise, insbesondere bei Unterföhrung der Clyde, nach Greathead'schem System mit Eisenverkleidung ausgeführt sind (Abbild. 22). Im übrigen sind sie theils im Felsen als bergmännisch vorgetriebene Tunnel hergestellt und in den Wänden mit Beton verkleidet (Abbildg. 23), theils im Sandboden zwischen Spundwänden aus Beton und Mauerwerk ausgeführt (Abbildg. 24). Der Durchmesser ist zu 3,25 m angenommen, wobei sich in der Mitte eine Höhe von 2,9 m über den Schienen ergibt, also 25 cm mehr als bei der City & South London Eisenbahn. Die Bahn erhält 15 Haltestellen, an denen die beiden Gleise einen Zwischenbahnsteig von nur 3 m Breite bei 46 m Länge erhalten und durch ein

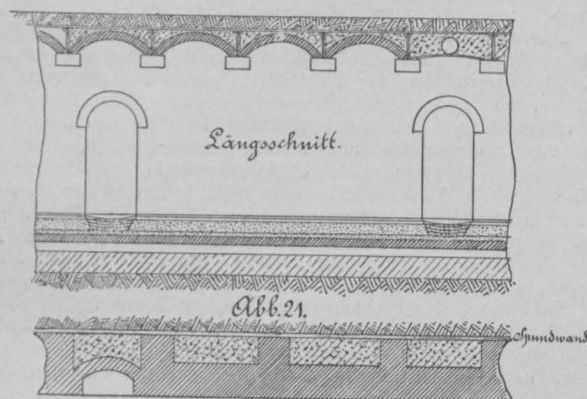
bei den Unterföhrungen der Clyde, welche mit Neigungen von 1:20 hergestellt sind, und bei denen das Gewicht der abwärts gehenden Wagen zur Entlastung der Betriebsmaschine wirken soll, eine bessere Oekonomie verspricht. Die Laufgeschwindigkeit soll 24 km/Std. betragen und der Betrieb mit Zügen von 2 Wagen zu je 40 Personen geführt werden. Als Fahrpreis hat



Abbild. 19.
Glasgow Central Eisenbahn
gewölbt.



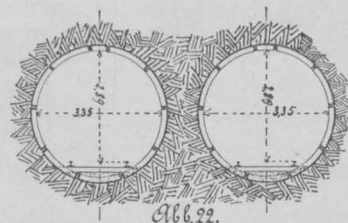
Abbild. 20.
Abbild. 20 u. 21. Glasgow Central Eisenbahn
mit Eisen-Eindeckung.



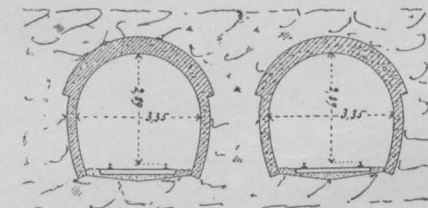
Grundriss.

gemeinsames Tunnelprofil von 8,5 m Weite zusammengefasst werden (Abbildg. 25 und 26). Da die Bahnsteige nur 5,5 bis 9,7 m unter Strassenhöhe liegen, so sind keine Aufzüge erforderlich errichtet. Die Ausführung der Bahn ist unter Leitung der Ingenieur-Firma Wilson & Simpson erfolgt.

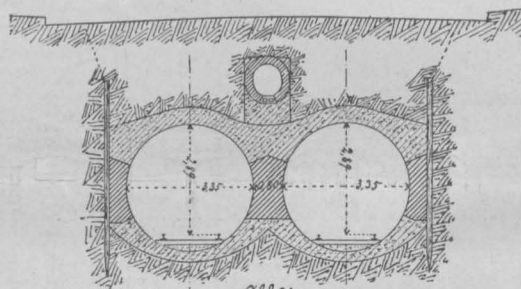
Der Redner fand die Bahn im Juli 1895 nahezu fertig, da die eine der beiden Tunnelröhren vollendet war, die andere nur noch eine Lücke von 50 m am westlichen Tunnel unter der Clyde hatte, an welcher der Bau unter Verwendung von Pressluft noch im Gange war. Der Betrieb der Bahn soll nicht auf elektrischem Wege, sondern mittels endloser Kabel bewirkt werden, da man sich mit Rücksicht auf die verlorenen Gefälle



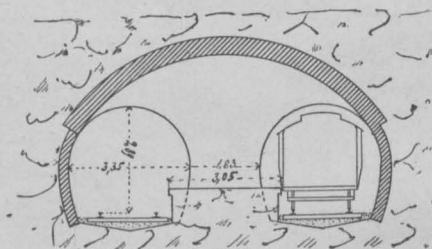
Abbild. 22.
Tunnel mit Eisenverkleidung.



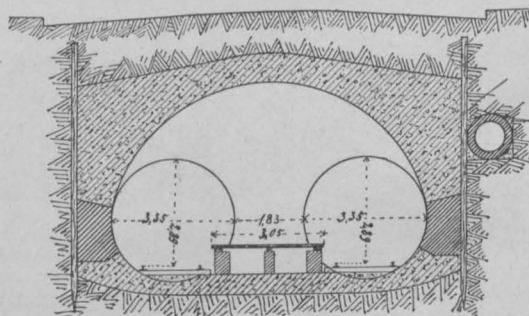
Abbild. 23.
Tunnel in Felsboden.



Abbild. 24.
Untergrund-Strecke in weichem Boden.



Abbild. 25.
Haltestelle in Felsboden.



Abbild. 26.
Haltestelle in weichem Boden.

man den Einheitstarif von 1 Penny = 8 1/3 Pfg. in Aussicht genommen. Die Kosten der Bahn werden ohne Grunderwerb und Betriebsmittel, deren Höhe der Vortragende nicht erfahren hat, zu 15 Mill. \mathcal{M} angegeben, was einen Einheitssatz von 1,4 Mill. \mathcal{M} /km für die blossen Baukosten ergibt.

IV. Nutzenanwendung für die Hamburger Vorortsbahn-Frage.

Die Nutzenanwendung, welche der Vortragende aus dem Studium der in seinen Vorträgen behandelten Verkehrsanlagen englischer Grosstädte zog, ging dahin, dass einerseits diese Vorbilder Muth geben, für die Aufwendung erheblicher Mittel zur Herstellung von Stadt- und Vorortsbahnen in grösseren Städten einzutreten, andererseits aus der dort weiter vorgeschrittenen Entwicklung und deren neuerer Tendenz zur Herstellung von Kleinbahnen für den städtischen Personenverkehr wichtige Lehren zu ziehen seien. Wenn man sehe, wie in Glasgow, einer Stadt, welche an Grösse und wirthschaftlicher Bedeutung auf gleicher Linie mit Hamburg stehe, in wenigen Jahren etwa 100 Mill. *M*

blatt der Bauverwaltung“ (1893, S. 504) entfällt 1 km Eisenbahn im Weichbilde von London auf 10 000 Einwohner, in Glasgow nach Fertigstellung der neuen Stadtbahnen auf 20 000, in Berlin dagegen auf 40 000 Einwohner, und der Vortragende hat für Hamburg das Verhältniss von 1 km auf 50 000 Einwohner ermittelt, woraus hervorgeht, wie weit der Umfang der hiesigen Eisenbahnanlagen hinter dem der angeführten englischen Städte zurücksteht. Der Redner gab zu, bei den Glasgower Stadtbahnen seine Zweifel an der Existenz-Berechtigung so vieler Linien gehabt zu haben; von Kennern der Verhältnisse sei ihm aber die Ueberzeugung ausgesprochen, dass bei einem Abstände von reichlich $\frac{1}{2}$ km zwischen den verschiedenen Linien jede von ihnen nach kurzer Zeit ihr ausreichendes Verkehrsgebiet haben werde. Ueber die Steigerung des Verkehrs, welche bei vermehrter Fahrgelegenheit eintritt, gab ihm der Ingenieur Forman, Mitglied der bauleitenden Firma der Glasgow Central Eisenbahn, interessante Angaben, welche derselbe bei der Verhandlung über die Konzessionirung dieser Bahn vor dem Parlaments-Ausschusse gemacht hat. Danach hat vor Herstellung der Pferdebahnen in Glasgow die gesammte Jahreseinnahme der lokalen Verkehrsinstitute (Omnibusse, Clyde-Dampfer und Lokalverkehr der Eisenbahnen) nur 400 000 *M* betragen, ist aber im Laufe der folgenden 15 Jahre auf 8 Mill. *M* angewachsen. Die weitere Steigerung

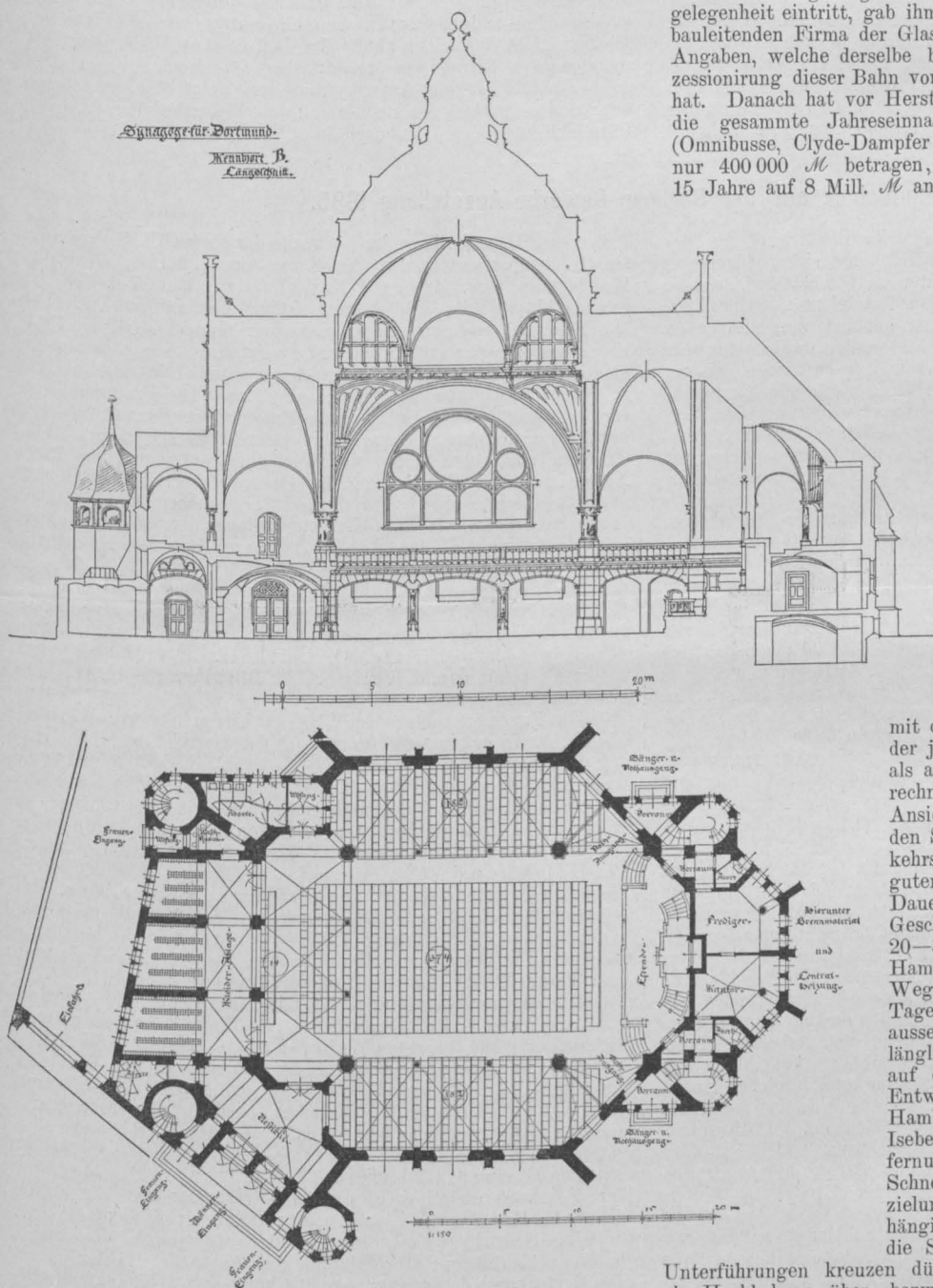
während des letztes verfloffenen Jahrzehnts muss hiernach riesige Zahlen ergeben.

Nach Ansicht des Vortragenden besteht für Hamburg die Nothwendigkeit von Schnellbahnen zwischen dem Innern der Stadt und den Vororten, da die fortschreitende Stadterweiterung die Grenze, bis zu der Oberflächenbahnen dem Bedürfnisse genügen, bereits überschritten hat. Die in der Oberfläche der Strassen liegenden Bahnen sind durch die Rücksicht auf die Sicherheit des Strassenverkehrs an eine gewisse mässige Geschwindigkeit gebunden, und wenn auch bei dem neuerdings eingeführten elektrischen Betriebe anstelle des Pferdebetriebes eine etwas beschleunigte Beförderung erzielt ist, so wird doch bei einer Steigerung der Bebauung und des Verkehrs der Aussenbezirke

mit der Zeit eher auf eine Beschränkung der jetzt zulässigen Fahrgeschwindigkeit als auf eine weitere Beschleunigung zu rechnen sein. Der Redner pflichtete der Ansicht Kemmanns*), eines hervorragenden Sachverständigen des städtischen Verkehrswesens, darin bei, dass bei einer guten Entwicklung der Grosstädte die Dauer der Fahrt zwischen Wohnung und Geschäft im allgemeinen nicht mehr als 20–30 Minuten betragen solle, was für Hamburg um so mehr zutrefte, da der Weg hier von so Vielen viermal am Tage gemacht werde. Unter dieser Voraussetzung sei aber die Grenze der Zulänglichkeit der Strassenbahnen für eine auf die Dauer befriedigende Verkehrs-Entwicklung beispielsweise im Norden Hamburgs etwa beim Langenzug und dem Isebeck-Kanal erreicht. Für grössere Entfernungen sei dagegen die Anwendung von Schnellbahnen erforderlich, welche zur Erzielung grösserer Geschwindigkeit unabhängig vom Strassen-Niveau sein müssten, die Strassen also nur mit Ueber- oder

Unterführungen kreuzen dürften oder auf geeigneten Strecken als Hochbahnen über, bzw. als Untergrundbahnen unter den Strassen entlang zu führen sein würden. Für die Ausführung derartiger Bahnen sei aber aus den von ihm vorgeführten Erfahrungen englischer Städte die Lehre zu ziehen, dass nicht Vollbahnen des grossen Eisenbahnwesens für diesen Zweck nöthig, sondern besondere, auf die Bedürfnisse der lokalen Personen-Beförderung (u. Umst. auch Packet-Beförderung) beschränkte Bahnen, wie man sie unter die jetzt mit dem Ausdrucke „Kleinbahnen“ bezeichneten Anlagen rechnen müsse, ausreichend und wegen der grossen Kostenverminderung und besseren Anschmiegung an schwierige örtliche Verhältnisse vorzuziehen seien. Auch in Berlin sei dieser Gedanke durchgedrungen durch Konzessionirung der Siemens & Halske'schen elektrischen Hochbahn, welche parallel zur bestehenden Stadtbahn das südliche Berlin durchziehen solle.

*) Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen 1894 I, S. 119.



zur Herstellung von Lokalbahnen neben dem bereits so hoch entwickelten Netz der grossen Stammbahnen aus privater Initiative aufgewandt seien, müsse man Muth zu ähnlichen Anlagen für den hiesigen Verkehr gewinnen, falls man nicht einer ähnlichen Verkenennung der Verhältnisse verfallen wolle, wie jener National-Oekonom, der bei der Vorberathung des preussischen Eisenbahngesetzes von 1838 sein Gutachten dahin abgab, „dass das industrielle reiche England wohl Eisenbahnen bauen könne, dass es aber in Deutschland wochenlang dauern würde, ehe die Fracht für eine Lokomotive zusammenkäme, und dass sich daselbst kein Verkehr derart finde, um das aufgewendete Kapital zu verzinsen und die Unterhaltungskosten aufzubringen, geschweige denn noch einen Gewinn für den Unternehmer übrig zu lassen“. Nach einer Angabe im „Central-

Im Vergleich zu englischen Städten sei ein System unabhängiger Lokalbahnen für Hamburg um so mehr angezeigt, da die Fernbahnen hier nicht, wie in England, in das Herz der Stadt hinein geführt werden und dadurch zur Angliederung des Lokalverkehrs herausfordern. Das Projekt der Behörden zur Verbesserung der Eisenbahn-Anlagen von Hamburg-Altona mit dem sogenannten Central-Bahnhofe und verbessertem Ausbau der Verbindungsbahn sei in seinen Grundzügen für den Fernverkehr das beste nach seiner Ansicht erreichbare. Dasselbe vertheile und sammle auf den einzelnen Bahnhöfen der Verbindungsbahn die Reisenden der verschiedenen Stadttheile und halte in seiner Lage einen für den Fernverkehr wohl zu rechtfertigenden Mittelweg zwischen Geschäfts- und Wohnstadt ein. Um so mehr aber ergebe sich aus diesen Verhältnissen die Nothwendigkeit, für den Lokalverkehr gänzlich abgesonderte Anlagen zu schaffen. Werde der Vorortsverkehr des aufblühenden Landgebiets von Altona bis Blankenese durch die zukünftigen Lokalgleise der Verbindungsbahn nur bis zu den Bahnhöfen an der Moorweide und dem Glockengiesserwall gebracht, so scheine es um so wichtiger, zur Aufschliessung des Hamburgischen Landgebiets gute Schnell-

verbindungen desselben mit dem Herzen der Stadt zu schaffen. Auch seien derartige Anlagen hier mit weit geringeren Mitteln herzustellen, als die von ihm vorgeführten englischen Vorbilder. Neben den Kosten der alten Londoner Untergrundbahnen mit 9 Mill. \mathcal{M}/km , der neueren dortigen elektrischen Untergrundbahnen mit 3 bis 4 Mill. \mathcal{M}/km und der etwa gleich theuren Glasgower Stadtbahnen nehmen sich die Kosten der vom Vortragenden in Gemeinschaft mit Hrn. Ingenieur Avé-Lallemant verfolgten elektrischen Stadt- und Vorortsbahn für Hamburg, für welche das Konzessions-Gesuch kapitalkräftiger Unternehmer dem Senate vorliegt, sehr bescheiden aus, da dieselben einschliesslich der Betriebsmittel wenig über 1 Mill. \mathcal{M}/km betragen, ohne die letzteren sogar diese Zahl knapp erreichen. Eine Schwierigkeit liege darin, dass das durch die Bahn aufzuschliessende Landgebiet, von dem ein einträglicher Verkehr mit der Zeit nicht ausbleiben könne, in den ersten Jahren keinen ausreichenden Ertrag verspreche; aber für diese Schwierigkeit werde hoffentlich ein Ausweg mit dem Staate zu vereinbaren sein; und so schloss der Redner mit dem Wunsche einer baldigen Verwirklichung der Hamburgischen Vorortsbahn.

Die Bautechnik auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896.

Der Bericht über die Erzeugnisse der Bautechnik auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896 hat sich naturgemäss in erster Linie mit den Arbeiten zu beschäftigen, welche die Bautechnik für die Ausstellung selbst leistete. Der hierdurch zum Ausdruck kommende Rang gebührt diesen Arbeiten weniger durch die Eigenschaften der Materialien, welche für ihre Ausführung für den besonderen Zweck infrage kamen, als für die Konstruktion und die in den Arbeiten steckende handwerkliche Leistung, welche als eine hervorragende, mit der dem Berliner Baugewerbe eigenen Thatkraft gebotene Leistung rückhaltlos bezeichnet werden muss. Die Architekten, welche den Bauten künstlerische Gestaltung gaben, die Ingenieure, welche für diese künstlerischen Gestaltungen die konstruktiven Grundlagen schufen, diese kleine Schaar thatkräftiger Mitarbeiter, welche unter den grössten persönlichen Opfern, die anzuerkennen eine Ehrenpflicht aller unbefangenen Urtheiler ist, in kurzer Zeit dem gewaltigen Unternehmen Gestalt und Form gaben, sie konnten es nur durch die ungewöhnlichen Forderungen und Ansprüche, deren Erfüllung sie von dem mitwirkenden Baugewerbe erwarteten. Und sie haben sich in ihren Erwartungen nicht getäuscht. Trotz Regen und Schnee, Frost und Hitze, Wind und Sturm, Vertragsbruch und Streike, mit denen die Unternehmung in unausgesetztem Kampfe sich befand, ist es möglich gewesen, die Arbeiten so zu fördern, dass die Ausstellung am vergangenen 1. Mai, zwar nicht ganz fertig, aber jedenfalls so eröffnet werden konnte, dass sie ein fertiges Bild des ursprünglich geplanten Umfanges gab. Es wäre unbillig zu verlangen, dass auch alles das fertig dastehen sollte, was erst zu späteren Zeitpunkten geplant wurde. Und dass dies geschehen konnte, ist das schönste Zeugnis für das Berliner und das auswärtige Baugewerbe, das, wo ersteres nicht herangezogen werden konnte, mit seinen Erzeugnissen einspringen musste. Wenn wir es daher als eine Ehrenpflicht betrachteten, der mitwirkenden leitenden Künstler und Konstrukteure zu gedenken, so erscheint uns die Pflicht nicht minder gross, im Anschluss an die vorausgegangenen Berichte auch aller der ausführenden Geschäftsleute zu gedenken, die bei dem grossen Ausstellungs-Unternehmen durch grössere Lieferungen und Arbeiten mitgewirkt haben. Es liegt aber in der Natur der Aufzählung der Mitwirkenden bei einem so vielseitigen und umfangreichen Unternehmen, dass diese eine vollständige nicht sein kann; sie erhebt auf eine solche auch keinen Anspruch. Bemerkt sei ausserdem, dass alles, was den Bauhof, seine Einrichtung und das in ihm zur Schau gebrachte Ausstellungsgut anbelangt, hier nicht erwähnt werden soll, weil diesem Theile der Ausstellung weitere Berichte zugedacht sind.

Was zunächst das Hauptgebäude anbelangt, so sind, wie schon erwähnt, die Hallenbauten von der Ausstellung in Antwerpen hierher übertragen worden. Soweit dieselben einer Ergänzung bedurften, wurde dieselbe und dazu die Aufstellung durch Arthur Koppel besorgt. Die Erdarbeiten für das gesamte Gebäude hatte die Firma R. Schneider übernommen. Die Fundamente und den Zementfussboden führten Reimarus & Hetzel aus. Neu ist die Wandelhalle mit dem von Thürmen flankirten Kuppelbau. Für diese Theile besorgten die Eisenkonstruktion Brass & Hertslet, die eisernen Oberlichte, Thürnen, Thore usw. König, Kücken & Co., die Dachdeckerarbeiten W. Neumeister, die Zimmerarbeiten F. Plumplun & Co., W. Küster und E. Trewendt, die Klempnerarbeiten P. Thom, die Glaserarbeiten F. Krüger in Spandau, die Aluminium-Eindeckung und die Thurmspitzen P. Thom, die Blitzableitung Xaver Kirchhoff, die Drahtputzarbeiten der Hallen J. Donath & Co., die Drahtputzarbeiten der Kuppeln, Thürme, Wandelhalle mit Zubehör Boswau & Knauer, die Tischlerarbeiten Gebrüder Weinmann, die Schlosserarbeiten A. Prause, die Bildhauerarbeiten

der grossen Haupthalle in der Längsaxe der Kuppel R. Schirmer, die Bildhauerarbeiten des Aeusseren der Thürme, Kuppeln, Wandelhalle usw. Zeyer & Drechsler. Die Künstler der grossen Kuppelhalle sind bereits früher genannt worden. Die Malereien der Halle in der Queraxe der Kuppel sind von Prof. Kips und Unger entworfen und ausgeführt, andere einfachere Dekorations-, Maler- und Anstreicherarbeiten führten die Hrn. F. Baars, Sobotta und Stefansky aus. Die Brunnenanlage vor dem Hauptgebäude ist nach dem Entwurf von Bruno Schmitz von Zeyer & Drechsler in Hydrosandstein ausgeführt. Die Gruppen zu beiden Seiten der Wandelhalle stammen von Prof. N. Geiger. Die Eindeckung des Daches der Hallenbauten mit Dachpiz erfolgte durch die Firma Kleemann & Co. Das grosse Kesselhaus mit den Schornsteinanlagen hinter dem Hauptgebäude ist von G. Lütgen-Borgmann aus gelben, rothen, grünen und weissen Verblendern errichtet.

Das Chemiegebäude nach den Entwürfen des Hrn. Arch. H. Grisebach ist in seiner Gesamtheit von den Hrn. Reimarus & Hetzel ausgeführt. Die Eisenkonstruktion zu demselben berechnete Hr. Ing. O. Leitholf. Die Malerarbeiten hatten Gathemann & Kellner, die Bildhauerarbeiten H. Giesecke übernommen.

Die Fundamente für den Wasserthurm mauerte H. Jaenicke; die Eisenkonstruktion ist nach den Berechnungen des Hrn. Ing. R. Bergfeld von der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Akt.-Gesellschaft in Berlin-Moabit ausgeführt worden. Den Wasserbehälter berechnete Geh. Reg.-Rth. Prof. Jntze in Aachen. Die Drahtputzarbeiten besorgten Boswau & Knauer.

Die Gesamtausführung des Hauptrestaurants hatten Ph. Holzmann & Co. übernommen; die Malerei desselben sowie die des Wasserthurmes ist von Gathemann & Kellner, die Glasgemälde des Kuppelsaales sind aus der Anstalt für Glasmalerei von Paul Gerhard Heinersdorff & Co. hervorgegangen. Die Gruppe der Berolina, die über der Kaskade vor dem Thurm thront, ist von Prof. Widemann modellirt.

Die Gesamtausführung des Fischereigebäudes war an F. Plumplun & Co. übertragen. Die Eindeckung mit wasserdichter Leinwand besorgten Weber-Falkenberg in Köln a. Rh., die figürliche Dekorationsmalerei ist von dem Maler Weimar ausgeführt, die übrigen Dekorations- und Malerarbeiten waren Hrn. Sobotta anvertraut. Die nicht unbedeutenden Holzschnitzarbeiten sind unter dem bewährten Messer von G. Riegelmann entstanden.

Die Gesamtausführung des Verwaltungsgebäudes war der Firma Stiebitz & Köpchen anvertraut; das Ziegeldach deckte Keller ein, die Fassade malte wirkungsvoll Max Seliger.

Das Schulgebäude war wieder als Ganzes der Firma Küster übertragen; die Malerarbeiten führte Fr. Richter aus, die Eindeckung der grossen Dachflächen mit wasserdichter Leinwand erfolgte wieder durch Weber-Falkenberg in Köln a. Rh.

An der Ausführung des Gasindustriegebäudes waren betheiligt mit Maurerarbeiten F. Plumplun & Co., mit Zimmerarbeiten F. Kallmann, mit Eisenkonstruktionsarbeiten König, Kücken & Co., mit Dacheindeckungsarbeiten W. Neumeister, mit Bildhauerarbeiten R. Schirmer und mit Malerarbeiten A. Meyendorf.

Die von den Endkuppelräumen der geschwungenen Wandelhalle des Hauptgebäudes ausgehenden in divergirender Richtung verlaufenden geraden, hölzernen, mit Leinwand eingedeckten Wandelhallen sind von Plumplun & Co. und W. Küster (beide Zimmerarbeiten), L. Sobotta (Malerarbeiten) und O. Eckert & R. Reichelt (beide Eindeckungsarbeiten) ausgeführt.

Die Oberleitung der gärtnerischen Anlagen des Ausstellungsgeländes wurde durch Hrn. städt. Ob.-Gärtner Hampel ausgeführt. Die Erdarbeiten des Neuen Sees und des Stichkanals

besorgten R. Schneider und H. Jaenicke, die Bildhauerarbeiten der den See umziehenden architektonischen Stuckeinfassung lieferte R. Schirmer.

Für eine Reihe kleiner Gebäude, wie der Baulichkeiten für die Feuerwehr, die Gensdarmrie, die Packetfahrt-Gesellschaft usw. kommen die Firmen Kräft in Wolgast, F. Plumplan & Co., Stiebitz & Köpchen, Küster usw. in Betracht. Für das Brauhaus der Firma Oswald Berliner lieferte die farbig glasierten Dachsteine für Walmdächer, Thürmchen und Erker die Firma August Burg. Die Ueberbrückungen der elektrischen Rundbahn sind von den Firmen Ernst Meyer, Stiebitz & Köpchen, H. Simon & Co. und F. Plumplan & Co. ausgeführt. Die Einzäunung des gesamten Ausstellungsgeländes hatten Carl

Lerm und Gebr. Ludewig übernommen. Die Gesamtausführung der Gartenhalle war an die Firma H. Simon & Co. übertragen. Für das Crematorium lieferten die Verblend- und Formsteine Bienwald & Rother, die Fussbodenbeläge Rosenfeld & Co. und Richard Schäffer-Berlin.

Es wären hier, zieht man den Vergnügungspark und die Kolonial-Ausstellung mit in diese Aufzählung ein, noch für mehr als 200 kleine Baulichkeiten die Hersteller zu nennen und wir würden sie auch nennen, wenn uns nicht durch den Raum natürliche Grenzen gesteckt wären. Diese zwingen uns, in den folgenden Aufsätzen nunmehr unmittelbar zur eigentlichen Bauausstellung, zum Bauhof überzugehen.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen aus Vereinen.

Württemberg. Verein für Baukunde. In der Versammlung am 4. Juli wurde die vom Verbands der Einzelvereine zur Berathung vorgelegte Frage betreffend „Aufstellung von Normen zur Berechnung des Honorars von Arbeiten des Architekten“ erörtert. Zunächst erhält das Wort Hr. Dir. Walter, um das Ergebniss der Kommissions-Berathungen mitzutheilen. Die Kommission glaubte sich die Fragen vorlegen zu sollen: 1. ob es zweckmässig und rathsam erscheine, die bisherige Norm ohne absolute Nothwendigkeit zu verlassen und an ihrer Stelle eine neue, auf andere Grundsätze aufgebaute Norm zu setzen? und 2. ob eine solche Nothwendigkeit vorliege?

Bezüglich der ersten Frage wurde geltend gemacht, dass die bisherige Norm sich bei ihrem Erscheinen einer allgemein guten Aufnahme zu erfreuen hatte und sich in einer über alles erwarteten kurzen Zeit nicht nur ins praktische Geschäftsleben, sondern auch bei Streitfällen in die Rechtspraxis eingeführt habe, dass sie durch den bisherigen langen Gebrauch sozusagen in das Rechtsbewusstsein des Publikums eingedrungen sei und dass es aus diesem Gesichtspunkt nicht zweckmässig und darum auch nicht rathsam sei, sie zu verlassen und an ihrer Stelle eine neue, auf andere Grundlage gestützte Norm zu stellen, wenn nicht zwingende Gründe hierfür vorliegen. Das letztere sei jedoch nicht der Fall. Wenn auch die bisherige Norm nach verschiedenen Richtungen hin Mängel gezeigt habe, die einer Ergänzung, zum Theil auch einer Aenderung bedürftig seien, so sei es doch bedenklich, an die Stelle einer im Grossen und Ganzen bewährten, von allen deutschen Architekten- und Ingenieur-Vereinen, von den Gerichten und dem Publikum anerkannten Aufstellung eine neue, in wichtigen Prinzipien verschiedene Norm zu setzen.

Die Mängel der bisherigen Norm seien ausserdem nicht so gross, dass sie sich nicht innerhalb des bisherigen Rahmens beseitigen liessen. Etwas Vollkommenes, für alle Fälle Passendes lasse sich bei der grossen Verschiedenheit der Verhältnisse zwischen Bauherr und Techniker überhaupt nicht schaffen und werde, wie die Vorschlagenden selbst einräumen, auch in der neuen Form nicht geboten.

Was die Eintheilung nach Gebäudeklassen betrifft, so möchte die Kommission eine solche nicht gänzlich missen. Es ist auch bei den Vorarbeiten beispielsweise ein ungleich grösseres Maass von Zeit und geistigem Aufwand selbst bei gleicher Bausumme für Skizzen und Entwurf zu einer Villa nöthig, als zu einem Fabrikgebäude oder sonstigem Hohlraumbau. Dagegen soll nicht verkannt werden, dass eine Verschiebung einzelner Gebäudegattungen aus einer Klasse in die andere mehrfach am Platze wäre. So z. B. sollten Einfamilienhäuser und kleine Villen, auch wenn sie einen ländlichen Charakter tragen, aus der II. in die III. Klasse versetzt werden, weil für sie der Prozentsatz des Honorars, wie er sich aus Klasse II. ergibt, nicht im richtigen Verhältniss zum Zeit- und Arbeitsaufwand steht. Andererseits berechnet sich gerade bei denjenigen Arbeiten, für welche sich der Honorar-Ansatz in der bisherigen Norm ganz besonders als ungenügend fühlbar gemacht hat, bei kunstgewerblichen sowie bei dekorativen Arbeiten monumentalen Charakters, das Honorar nach dem neuen Vorschlag noch niedriger, als bei der bisherigen Norm.

So dürfen für Skizze und Entwurf für einen Brunnen, eine Kanzel oder ein Orgelgehäuse bei einem Kostenbetrag bis zu 5000 M. nach der Norm 3,7 % berechnet werden, nach dem Berliner Vorschlag nur noch 2,3 %. Allerdings stellen sich da die häufiger vorkommenden Arbeiten wesentlich höher als bisher. Wenn beispielsweise ein Architekt den Entwurf, bestehend in Grundrissen, Ansichten und Durchschnitten im Maassstab 1:100 liefert, so darf er, auch wenn dem Auftraggeber keine Skizzen zugestellt wurden, solche dennoch als unerlässliche Voraussetzung zum Entwurf berechnen.

Dies würde bei einem städtischen Miethhaus einfachster Ausführung und bei einer Bausumme von 80 000 M. ein Honorar von 1456 M. und, wenn die Baueingabspläne dazu geliefert würden, ein solches von 1744 M. bedingen. Innerhalb unserer Stuttgarter Verhältnisse würde es nach den Erfahrungen der Kommissions-Mitglieder nicht möglich sein, ein solches Honorar in Anrechnung bringen zu können. Nach der Norm würde sich

die gleiche Leistung auf 680 bzw. 720 M. stellen. Es ist daher in der Kommission die Befürchtung ausgesprochen worden, dass eine derartige Steigerung der Norm die Umgehung derselben zur Regel machen würde. Wenn schon heute eine grosse Anzahl von Architekten durch Unterbieten der Honorarsätze ihren Kollegen, die sich daran zu halten suchen, erfolgreiche Konkurrenz machen, so würde dies bei Annahme des Berliner Vorschlags so häufig werden, dass die Norm nur ausnahmsweise eingehalten würde. Es kann sich deshalb die Kommission nicht für eine Steigerung aussprechen, die bei unseren Stuttgarter Verhältnissen über das Erreichbare hinausgeht.

Ähnlich liegt es bei dem Ansatz für die Tagegelder bei Reisen. Wie viele der württemb. Architekten möchten in der angenehmen Lage sein, neben den Reiseauslagen ein Tagegeld von 60 M. für sich in Anspruch zu nehmen oder 20 M. für ihre Bauführer? Dazu gehören denn doch andere Verhältnisse, als wir sie hier in Württemberg haben.

Was die Hereinziehung des Verhältnisses zwischen Ausbau und Rohbau bei Feststellung des Prozentsatzes für das Honorar betrifft, so mag der Grundgedanke ein guter sein. Ob jedoch dieses Verhältniss immer zu einem richtigen Ergebniss führt, ob sich im Gebrauch nicht ebenfalls Mängel herausstellen werden, lässt sich nur nach Ausrechnung einer grösseren Zahl ausgeführter Beispiele genauer beurtheilen. Als ein wenn auch nicht besonders schwerwiegender Mangel dieser Rechnungsweise kann der Umstand bezeichnet werden, dass man erst nach Aufstellung eines detaillirten Voranschlags im Stande ist, das Verhältniss zwischen Roh- und Ausbau festzustellen und dass es schwer halten möchte, dem Bauherrn ein Verständniss dafür beizubringen, warum die Hereinziehung dieses Verhältnisses zur Feststellung des Prozentsatzes richtig und nöthig ist. Es wird dies auch nicht in allen Fällen behauptet werden können. Es giebt recht reiche innere Ausschmückungen, die dem Architekten wenig Mühe gemacht haben, je nachdem ihm Unternehmer für die Ausführung zu Gebote standen, und umgekehrt kann eine höchst einfache und daher billige innere Ausstattung, wenn sie einen bestimmten und aussergewöhnlichen Charakter tragen soll, oder aus irgend einem Grunde besondere Studien erfordert, recht zeitraubend werden. Endlich lässt sich noch dagegen anführen, dass diese Art der Honorarberechnung nur für Hochbau-Arbeiten brauchbar ist, bei den Ingenieur-Arbeiten aber vollständig ausgeschlossen wäre. Wir möchten aber die Errungenschaft dieser Vereinbarung zwischen Architekten und Ingenieuren bei einer vom Verbands ausgehenden Regelung der Honorare nicht leichter Hand aufgeben.

Bei der an die Ausführungen des Berichterstatters sich anschliessenden Besprechung drückte Stadtrth. Kölle sein Bedauern darüber aus, dass eine förmliche Anerkennung der Norm seitens der Gerichte bis heute noch nicht festzustellen sei. Wenn die Entscheidungen derselben in Streitfällen meist mit den Bestimmungen, wie sie in der Norm enthalten seien, übereinstimmen, so komme dies daher, dass die Sachverständigen bei ihren Gutachten sich an diese Bestimmungen halten. Anders liege der Fall aber, wenn es sich z. B. um die Zeitvergütung von Sachverständigen handle. Da habe ein Techniker nicht das Recht, seine Zeit nach der Norm in Rechnung zu bringen, sondern müsse sich mit 2 M. für die Stunde begnügen. Es wäre erwünscht, dass der Norm eine förmliche Anerkennung von den verschiedenen Ministerien und ebenso von den Gerichten zuteil werde. Dieses Ziel zu erreichen sei Aufgabe des Verbandes und er möchte den Antrag stellen, dass der württemberg. Verein für Baukunde den Verbands-Vorstand um Einleitung derjenigen Schritte bitte, die geeignet seien, eine förmliche Anerkennung der Norm seitens der Ministerien und Gerichte herbeizuführen.

Dieser Antrag wurde mit den Beschlüssen der Kommission einstimmig angenommen.

Nachdem der stellvert. Vorsitzende, Baudir. v. Fuchs, dem Berichterstatter und der Kommission für die von ihnen mit grossem Fleisse und Sachkenntniss zur Ausführung gebrachte Arbeit gedankt hatte, schloss derselbe die Versammlung mit dem Wunsche, es mögen die Mitglieder nach der nun beginnenden Sommerpause im kommenden Winter mit erneutem Eifer sich dem Vereine widmen.

M.

Vermischtes.

Wegfall der Konventionalstrafe. Der Maurermeister R. übernahm am 1. Juli 1891 die Ausführung eines Neubaus für B. auf dessen Magdeburger Grundstücken mit der Verpflichtung, die Arbeit so zu fördern, dass die neuen Baulichkeiten spätestens zum 1. Oktober 1891 im Rohbau fertig gestellt und polizeilich abgenommen seien und das ganze neubebaute Grundstück bezugsfähig bis zum 15. März 1892 übergeben werde, für jeden Tag späterer Fertigstellung aber eine Strafe von 50 *M* dem B. zu zahlen. Nachdem die Rohbauabnahme durch Schuld des R. erst am 20. Oktober 1891 stattgefunden hatte, vereinbarten R. und B. am 2. Januar 1892, dass B. den Bau vollenden und die entstehenden Kosten dem R. von der Bausumme abziehen sollte. B. hat dann den Bau zu Ende geführt. Gegenüber der Klage des R. auf die Vergütung des Geleisteten stellte B. eine Vertragsstrafe von 3850 *M* in Gegenrechnung, indem er behauptete, dass der Bau infolge der von R. verschuldeten Verzögerung nicht am 15. März, sondern erst am 15. Juni 1892 habe fertig werden können und dass der dem B. erwachsene Schaden mindestens 3850 *M* betrage. Da nach der Magdeburger Baupolizei-Ordnung zwischen der Rohbau-Abnahme und der Benutzung eines Wohngebäudes ein Zeitraum von mindestens 6 Monaten liegen muss, so hat das Berufungsgericht für die 36 Tage vom 15. März bis 20. April 1892 1800 *M* von der Klagesumme abgezogen. Das Reichsgericht, Senat VI, hat jedoch am 28. Oktbr. 1895 die ganze Strafforderung für unbegründet erklärt, weil B. die Leistungen des R. vorbehaltlos angenommen hat. Der Anspruch auf die Strafe ist nach dem preussischen Landrecht dem die nachherige Erfüllung vorbehaltlos annehmenden Gläubiger unbedingt und unter Ausschluss des Gegenbeweises, dass er auf Entrichtung der Strafe nicht habe verzichten wollen, versagt. Die Annahme der Vertragserfüllung liegt darin, dass nach dem Uebereinkommen vom 2. Januar 1892 der von R. übernommene Bau in seinem damaligen Zustande dem B. abgeliefert und zur Verfügung gestellt wurde und B. diese Ablieferung angenommen, hat indem er den R. von der Fortsetzung des Baues entband, dessen weitere Ausführung übernahm und gleichzeitig anerkannte, dass dem R. die zugesicherte Bausumme nach Abzug der Kosten der weiteren Arbeiten gebühre. Mit der vorbehaltlosen Annahme der nachherigen Erfüllung erlischt nicht bloß der Anspruch auf die Strafe, sondern auch der Interesse-Anspruch wegen verzögerter Erfüllung. Die Strafforderung für die Zeit vom 15. März bis 15. Juni 1892 ist schon deshalb unbegründet, weil dem R. seit dem 2. Januar 1892 die selbständige Verfügung über den Bau und damit der maassgebende Einfluss auf dessen Beschleunigung entzogen war. Von diesem Zeitpunkt ab konnte R. sich einer Zögerung nicht mehr schuldig machen und deshalb einer Strafe, die nicht schon vorher verwirkt war, nicht mehr verfallen.

Zur Praxis der Stellenbewerbungen. Bei Stellenausschreibungen werden vielfach aus ganz bestimmten Gründen über die einzusendenden Befähigungs-Nachweise Anhaltspunkte und Vorschriften gegeben, die leider in nicht seltenen Fällen nicht im Sinne des Stelleausschreibers beobachtet werden. So enthielt die Deutsche Bauzeitung jüngst eine Stellenausschreibung für das Ausland, in welcher in bestimmter Absicht zunächst nur um Einsendung eines gedrängten Lebenslaufes ersucht wurde. Es fanden sich aber zahlreiche, selbst den gebildeteren unter den sich meldenden Bewerbern angehörige Techniker, welche über den verlangten Lebenslauf hinaus nicht nur Zeugnisse, sondern auch dicke Mappen mit Originalzeichnungen einsandten und so dem Stelleausschreiber, der unter Umständen aus Gefälligkeit nur die Vermittlung übernommen haben kann, eine Verantwortung und Mühe aufbürden, die bei einsichtsvollerer Berücksichtigung der Bewerbings-Vorschriften umso mehr hätten vermieden werden können, als durch den Uebereifer nicht das Geringste erreicht wird. Wir empfehlen daher bei Bewerbungen um ausgeschriebene Stellen eindringlich die genaue Beobachtung der gegebenen Vorschriften.

Die Herz. sächs. Baugewerbeschule zu Gotha war im Schuljahr 1895/96 von 123 Schülern besucht. Von 8 Schülern, die im Herbst 1895 die Reifeprüfung machten, bestanden 7, ein Schüler trat vor der mündlichen Prüfung zurück; von 16 Schülern, die sich im Frühjahr 1896 der Prüfung unterzogen, bestanden 12. Ausser dem Direktor, Herz. Bauinsp. Vollers, lehrten an der Anstalt 12 Lehrer.

Preisaufgaben.

Einen internationalen Wettbewerb um Entwürfe für einen Aare-Uebergang des Lorraine-Quartiers der Stadt Bern eröffnet der städtische Baudirektor Lindt in Bern mit Termin zum 30. April 1897. Es handelt sich um eine Brückenverbindung nebst Zufahrtsstrassen zwischen der Stadt und dem Lorraine-Quartier über das 40 m tiefe Aarethal, bei welcher die Ueberbrückung je nach der Wahl der Uebergangsstelle eine Länge von 170–260 m erhält. Das Preisgericht setzt

sich zusammen aus den Hrn. Ob.-Ing. Lauter in Frankfurt a. M., Oberst Ed. Locher, Prof. W. Ritter und Prof. Conr. Zschokke, letztere 3 in Zürich, sowie aus dem als Obmann fungirenden Baudirektor der Stadt Bern F. Lindt. Für den besten Entwurf ist ein Preis von 8000 Fres. ausgesetzt; eine weitere Summe von 7000 Fres. ist zur Erwerbung anderer preiswürdiger Entwürfe zur Verfügung gestellt. Bauprogramm und Bedingungen nebst Beilagen gegen 10 Fres. durch die städt. Baudirektion in Bern. Wir kommen auf den Wettbewerb zurück.

Wettbewerb Ober-Realschule Bochum. Als Verfasser des zum Ankauf empfohlenen Entwurfes mit dem Kennwort „Niederrhein-Westfalen“ bekennt sich Hr. Philipp Mertes in Köln a. Rh.

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Der Mar.-Bfhr. des Schiffbfs. Presse ist zum Mar.-Schiffbstr. ernannt.

Der Garnis.-Bauinsp. Brth. Köhne in Stettin wird zum 1. Okt. 1896 in die zu diesem Zeitpunkt von Küstrin nach Frankfurt a. O. verlegte Lokal-Baubeamtenstelle versetzt.

Baden. Die Reg.-Bmstr. Rümmele in Waldshut und Ruch in Ueberlingen sind der Eisenb.-Bauinsp. Neustadt i. Schw. zugetheilt.

Der ausserord. Prof. für Elektrotechnik an d. techn. Hochschule Karlsruhe Dr. Schleiermacher ist z. ord. Prof. der theoret. Physik ernannt.

Preussen. Zu Reg.-Bmstrn. sind ernannt: Die Reg.-Bfhr. Hermann Harenberg aus Hannover; Otto Berger aus Glatz; Ernst Wiggert aus Greiffenberg i. Schl. und Reinhard Herold aus Wiehe in Thür. (Hochbch.); Paul Kiehl aus Angerhof i. Pr., Felix Klüpel aus Berlin und Karl Goedocke aus Rms (Masch.-Bfch.).

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Ingen. S. in B.-P. Nach § 3 No. 5c. der Baupolizei-Ordnung für die Vororte von Berlin ist die Anlage eines rings umbauten Hofes mit nur 6,75 m kleinster Seitenlänge nicht gestattet; doch erscheint es möglich, dass bei der nicht grossen Höhe der Gebäude die Ausführung durch Dispens des Bezirks-Ausschusses genehmigt wird.

Die Verhältnisse des Saales mit 6,75 m zu 21,75 m würden höchst ungünstig sein, sowohl nach architektonischen, als nach akustischen Rücksichten beurtheilt; baupolizeiliche Festsetzungen kommen nur inbezug auf die Ausgänge und die Verbindung mit der Strasse in Betracht. Sie finden dieselben in der neuen Ausgabe der B. P. O. für Berlin, welche kürzlich im Verlage der polytechnischen Buchhandlung, A. Seydel, Mohrenstrasse erschienen ist.

Hrn. Bautechn. J. P. in L. Ein Werk, das ausschliesslich Fassadeneinzelheiten und Profile enthält, ist uns nicht bekannt. Wenn Sie uns Ihre Wünsche genauer angeben, so ist es uns vielleicht möglich, Ihnen einige ähnliche brauchbare Werke nachzuweisen.

Hrn. H. R. in H. Wir sind im Zweifel, ob ein Techniker in Privatstellung für die 4wöchentliche Dauer einer militärischen Uebung Gehalt beanspruchen kann; wir sind jedoch nicht im Zweifel darüber, dass bei langjährigen oder sonst zufriedensstellenden Leistungen ein Chef seinem Gehilfen die 4 Wochen durchbezahlen wird. Doch wird dies immer vom einzelnen Falle abhängen.

Hrn. Arch. u. Maurermstr. F. Dr. in W. Im Anzeigenthail der „Deutschen Bauzeitung“ und des „Deutschen Baukalenders“ finden Sie stets eine Reihe bewährter Firmen der Heizbranche, welche Ihnen nach Schilderung der einschlägigen Verhältnisse gerne mit Zahlennachweisen an die Hand geben.

Anfragen an den Leserkreis.

Bestehen Erfahrungen über die Befestigung von Schulbänken auf Gipsestrichboden über lockerer Unterbettung z. B. Sand oder Koksasche mit oder ohne Linoleumbelag und welcher Art sind dieselben? B. in B.

Offene Stellen.

Im Anzeigenthail der heut. No. werden zur Beschäftigung gesucht.

- a) Reg.-Bmstr. und -Bfhr., Architekten und Ingenieure.
 - 1 Kreisbstr. d. d. Kreisaussch.-Herford. — Je 1 Arch. d. Bmstr. Lehmann & Wolf-Halle a. S.; Arch. Plücker-Kripp a. Rh.; Arch. Wanschmann-Leipzig; Arch. Lindner-Mannheim; Arch. Brandt-Plauen i. V.; Ho. 2419a., Haasenst. & Vogler A.-G.-Hannover; W. 339, Haasenst. & Vogler A.-G.-Leipzig; V. 721, C. 728, Exp. d. Dtsch. Bztg. — Je 1 Ing. d. d. Rath der Stadt Leipzig; Bürgermstr.-Amt-Kaschau; B. 727, Exp. d. Dtsch. Bztg. — 1 Arch. als Lehrer d. d. Dir. d. kgl. Baugewerkschule-Nienburg a. W.
 - b) Landmesser, Techniker, Zeichner usw.
 - 1 Landmess. d. d. kgl. Eisenb.-Bauabth.-Paderborn. — Je 1 Bautechn. d. d. kgl. Garnis.-Bauinsp.-Glogau; kgl. Kreis-Bauinsp.-Oldesloe; Stadtrath-Grossenhain; Stadtrath. Danzig; Brth. Rhode-Memel; Reg.-Bmstr. Kokstein-Grudenz; A. B. Postamt 64-Berlin; J. D. 5764, Rud. Mosse-Berlin; O. 714, Exp. d. Dtsch. Bztg. — 1 Bfhr. d. Bmstr. Lehmann & Wolf-Halle a. S. — Je 1 Zeichner d. Arch. Dichtung & Janisch-Dortmund; W. 722, D. 729, Exp. d. Dtsch. Bztg.

Berlin, den 29. Juli 1896.

Inhalt: Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. — Zum fünfzigjährigen Bestehen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. —

Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Offene Stellen.

Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

XII. Wanderversammlung 1896 in Berlin.

(Ortsausschuss.)

Die Verbandsmitglieder

werden unter Bezugnahme auf das mitgetheilte Programm gebeten,

bis spätestens den 25. August d. J.

ihre Anmeldung veranlassen zu wollen:

- 1) Zur Theilnahme an der Wanderversammlung,
- 2) zum Ausfluge nach Stendal-Tangermünde oder
- 3) zum Ausfluge nach Danzig-Marienburg

und zwar unter der Adresse:

Ortsausschuss Berlin, z. H. des Herrn Sekretair Michaels

Berlin W.⁴¹

Architektenverein, Wilhelmstrasse 92/93.

Die Theilnehmerkarten werden am Sonntag, d. 30. und Montag d. 31. Aug. von 8 Uhr M. bis 6 Uhr Ab. in dem Anmelde- und Auskunftsbureau — Wilhelmstr. 92/93 — ausgegeben. Dasselbst werden auch die Anmeldungen zu den Tischplätzen beim Festessen am 2. Sept. entgegengenommen.

Die Theilnahme an der diesjährigen Wanderversammlung wird voraussichtlich eine sehr grosse sein und nur durch rechtzeitige Anmeldungen wird der Ausschuss in den Stand gesetzt, die in Aussicht genommenen Veranstaltungen in genügender Weise vorzubereiten. Es kann daher denjenigen Mitgliedern, welche sich nach dem 25. Aug. melden, keine Gewähr dafür geboten werden, dass sie bei den beabsichtigten Ausflügen und bei dem Festessen angemessene Plätze erhalten.

Die Einführung von Gästen ist nicht gestattet; ebenso muss wegen der räumlichen Verhältnisse des zur Verfügung stehenden Festsaales die Betheiligung am Festessen auf Herren beschränkt werden.

Der Preis der Theilnehmerkarte ist auf 16 M. festgestellt, es werden aber auch Damenkarten zum Preise von 12 M. ausgegeben.

Ferner gestattet sich der Ortsausschuss darauf hinzuweisen, dass auf seine Veranlassung die Firma Carl Stangen (W. Mohrenstr. 10) sich bereit erklärt hat, Wohnungen, und zwar meistens in der Nähe der Stadtbahn gelegen, gegen Einsendung (an die Firma) von 2,50 M. pro Bett und Nacht, einschl. Morgenkaffee, ausschl. Trinkgeld, zu besorgen. Herr Stangen wünscht, wenn möglich, 2 Betten in einem Zimmer zu vereinigen. Die Anmeldung sammt Einsendung des Betrages muss bis spätestens d. 22. Aug. erfolgen. Die Wohnungsnachweise werden nach Empfang des Betrages den Bestellern sofort zugesandt. Etwaige besondere Wünsche wird die Firma, wenn irgend möglich, erfüllen.

Der Ortsausschuss:

H. v. d. Hude, Vorsitzender.

Zum fünfzigjährigen Bestehen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nor nunmehr 50 Jahren, am 10. November 1846, trat in Berlin eine von 10 preussischen Eisenbahn-Gesellschaften, mit der bescheidenen Betriebslänge von 1508 km, beschickte Versammlung zusammen, um zu dem bereits im Jahre 1838 von Preussen erlassenen Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen Stellung zu nehmen und seine Umgestaltung bei dem Finanz-Ministerium, dem das Eisenbahnwesen angegliedert war, anzufragen. In richtiger Erkenntnis, dass die Eisenbahn-Unternehmungen nach einheitlichen Gesichtspunkten behandelt werden müssten, ist Preussen als erster Staat der Welt gesetzgeberisch auf diesem Gebiete vorgegangen, 3 Jahre nach der Eröffnung der ersten Bahn Deutschlands, der am 7. Dezember 1835 dem Betriebe übergebenen Linie Nürnberg-Fürth und fast gleichzeitig mit der am 29. Oktober 1838 erfolgten feierlichen Einweihung der ersten preussischen Linie Berlin-Potsdam. Die Bestimmungen dieses Gesetzes, das noch heute zu Recht besteht, waren den ersten Bahnen jedoch vielfach lästig und ihnen wurde auch der finanzielle Misserfolg zugeschrieben, der nach der ersten überstürzten Bildung immer neuer Gesellschaften zunächst nicht hatte ausbleiben können. Das bleibende Ergebnis dieser Versammlung war die Bildung eines dauernden „Verbandes der preussischen Eisenbahnen“, dessen Zweck es sein sollte, „die Bestrebungen der Eisenbahn-Verwaltungen durch Einmüthigkeit zu fördern und dadurch ebenso sehr den eigenen Interessen, als denen des Publikums zu dienen“. Die Wichtigkeit eines solchen gemeinsamen Vorgehens wurde sofort in weiteren Kreisen anerkannt und bereits bei der dritten Versammlung des Verbandes, nach Jahresfrist im November 1847, war aus dem preussischen Verein ein „Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ entstanden, dem 40 Verwaltungen angehörten, der die sämtlichen Eisenbahnen des deutschen Bundes umfasste.

Seitdem ist sein Wirkungskreis ständig gewachsen und auch auf die Eisenbahnen benachbarter Staaten ausgedehnt worden, wenn auch der alte Name beibehalten wurde. Ende März 1896

gehörten ihm 74 verschiedene Verwaltungen mit einer Betriebslänge von 80 998,11 km an. Ausser allen deutschen, österreichischen und ungarischen Verwaltungen von Bedeutung für den allgemeinen Verkehr sind dem Vereine als Mitglieder 4 niederländische, 1 luxemburgische, 3 belgische, 1 rumänische und 1 russisch-polnische Verwaltung beigetreten.

Am 28. d. M. und den folgenden Tagen hält der Verein seine ordentliche Versammlung in Berlin ab und feiert damit zugleich seinen 50. Geburtstag an der Stätte seines Entstehens. Er kann dabei auf eine Thätigkeit zurückblicken von so weitgreifendem Einfluss, wie ihn wohl selten ein Verband aufzuweisen haben wird, der aus der freien Entschliessung seiner Mitglieder entstanden ist und von ihr getragen wird. Man wird nicht zu weit gehen, wenn man sagt, dass der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Entwicklung des mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes sowohl in technischer als auch wirtschaftlicher und rechtlicher Hinsicht von bestimmendem Einfluss gewesen ist.

Unter Benützung der von der kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin, der zur Zeit geschäftsführenden Verwaltung, den Vereinsmitgliedern gewidmeten vornehm ausgestatteten Festschrift soll im Nachstehenden, soweit es der Rahmen unseres Blattes gestattet, ein kurzer Ueberblick über die Thätigkeit des Vereins in dem ersten halben Jahrhundert seines Bestehens gegeben werden.

Der leitende Grundsatz des Vereins ist der gewesen, dass die Eisenbahnen ihre Aufgabe nur dann in vollem Maasse erfüllen können, wenn alle Einrichtungen so getroffen werden, dass eine einheitliche Verwaltung und ein gemeinsamer Betrieb möglich sind. Unter diesem Gesichtspunkte sind zahlreiche Vereinbarungen zur Erleichterung des Verkehrs unter den zum Verein gehörigen Verwaltungen getroffen worden.

Die erste Bedingung für einen einheitlichen Betrieb war die Uebereinstimmung der Spurweite. Nach dem Vorbilde Englands, dem auch Frankreich und Belgien folgten, hatte Preussen bereits 1838 die Spurweite von 1,435 m als Normalspur

angenommen, sodass bei Gründung des preussischen Vereins hierin wenigstens bereits Uebereinstimmung bestand. Auch die anderen deutschen Bahnen folgten dem Beispiel, während sich im Uebrigen in dem Aufbau von Wagen und demgemäss auch in den Bauwerken neben und über der Bahn eine Mannichfaltigkeit entwickelte, die, wenn hier nicht rechtzeitig seitens des Vereins eingeschritten worden wäre, für einen einheitlichen Betrieb der unter sich allmählich zu einem zusammenhängenden Netze verwebten Einzellinien ein unübersteigliches Hinderniss gebildet haben würde. Die Generalversammlung in Dresden im Jahre 1848 erkannte jedoch rechtzeitig die Nothwendigkeit, Bestimmungen über eine gleichmässige Konstruktion der Bahn und Betriebsmittel zu treffen, soweit diese nothwendig sind, um den Uebergang der Betriebsmittel von der einen auf die andere Linie zu ermöglichen. Zur Berathung dieser Fragen trat 1850 eine erste Techniker-Versammlung des Vereins in Berlin zusammen, welche die „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands und die einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereinsbahnen“ festsetzte, welche in den meisten Bestimmungen heute noch den Inhalt der „Technischen Vereinbarungen über den Bau und den Betrieb von Hauptisenbahnen“ bilden. Diese Grundzüge erstreckten sich fast auf das ganze Gebiet der Eisenbahntechnik, auf Planum und Oberbau, auf Bahnhofsanlagen, Lokomotiven und Wagen, auf den Signaldienst und auf sicherheitspolizeiliche Anordnungen. Sie setzten das Normalprofil des lichten Raumes fest und führten die nothwendige Uebereinstimmung der Kuppelungen und Buffer herbei, durch welche es erst ermöglicht wurde, aus den Wagen verschiedener Verwaltungen Züge zusammen zu stellen, welche im Betriebe volle Sicherheit boten.

Trotz der hohen Kosten, welche die nach diesen „Grundsätzen“ nöthigen Umänderungen erforderten, wurden sie von den Vereinsverwaltungen angenommen und durchgeführt. Ein hohes Verdienst der Techniker, welche an dieser ersten Versammlung theilnahmen, ist es aber gewesen, bei dem noch verhältnissmässig unentwickelten Stande der Eisenbahn-Technik bereits diejenigen Gesichtspunkte herausgefunden zu haben, welche noch heute im wesentlichen als die richtigen anzuerkennen sind und bei uns für die vom Bundesrathe erlassenen „Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands“ als Grundlage gedient haben. Aus der einmaligen Techniker-Versammlung wurde ein „Verein der deutschen Eisenbahn-Techniker“, der fortan stets im Interesse von Fortentwicklung gearbeitet und die Führung auf technischem Gebiete übernommen hat, wenn ihm auch erst im Jahre 1892 eine offizielle Stellung im Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eingeräumt worden ist.

Als das Bedürfniss sich zeigte, solche Orte, die von den Hauptbahnen entfernt lagen, durch einfachere und billigere Bahnen mit den Eisenbahn-Knotenpunkten zu vereinen, traten wieder die Techniker des Vereins schon Mitte der sechziger Jahre dieser Frage näher, die sie dann lange beschäftigt hat. Das Ergebniss war die Ausarbeitung der „Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Nebeneisenbahnen“, sowie der Gleise für „Lokaleisenbahnen“, welche im Jahre 1886 von der Generalversammlung in Stuttgart angenommen wurden.

Neben diesen Aufgaben beschäftigten die Techniker-Versammlungen verschiedene wichtige, technische Fragen und statistische Untersuchungen, die von bleibendem Werthe für die Eisenbahntechnik gewesen sind. Wir erwähnen nur die Untersuchungen über die Dauer eiserner Brückenkonstruktionen, über Oberbausysteme, die Statistik über Achs- und Radreifenbrüche, über die Dauer von Schienen, die Güteproben, welche mit Eisenbahnmaterial angestellt wurden usw.

Von grossem Einfluss auf die technische Entwicklung ist auch das vom Verein herausgegebene „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung“ gewesen, welches zum Mittelpunkt für die Erörterung aller Fragen auf diesem Gebiete geworden ist. Nicht ohne Einfluss blieben auch die sich von Zeit zu Zeit wiederholenden Ausschreibungen für hervorragende Erfindungen und Verbesserungen in den baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen, sowie für wichtige schriftstellerische Leistungen, für welche Preise im Betrage von 30 000 M. ausgesetzt wurden.

Durch die auf technischem Gebiete erzielten Vereinbarungen über den Bau der Bahnen und ihrer Betriebsmittel wurde es dem Verein erst möglich, seine wichtige Thätigkeit auf dem Gebiete des Personen- und Güterverkehrs zu entfalten. Von grösster Tragweite für den Gütertausch in ganz Mitteleuropa ist das Uebereinkommen über die gegenseitige Wagenbenutzung, das den Güterverkehr der Bahnen unter sich, den Uebergang aller Wagen der Vereins-Verwaltungen von einer auf die andere Bahn regelt.

Dieses Uebereinkommen, das in seinen Anfängen bis in die 50er Jahre zurückgreift, besteht in verbindlicher Form seit 1873 und in seiner jetzigen Gestalt seit 1889. Es ist damit das anzustrebende Ideal erreicht, dass die Wagen eines Eisenbahnnetzes von fast 81 000 km einen einzigen Fuhrpark bilden und dass wirtschaftlich und finanziell aus diesen Verhältnissen sowohl den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen als auch den Verfrachtern die grössten Vortheile entspringen. Eine einheitliche Abrechnungsstelle regelt die Forderungen und Schuldverhältnisse der Verwaltungen unter sich in einfachster Weise, während Schiedsgerichte bei eintretenden Streitigkeiten die Entscheidung fällen. Ausser den unmittelbar zum Verein gehörigen Verwaltungen haben sich auch noch andere dem Abkommen angeschlossen oder verfahren wenigstens nach ähnlichen Grundsätzen.

Die bedeutsamste Leistung des Vereins ist aber wohl der Erlass des Vereins-Betriebs-Reglements. Die ersten Bestrebungen nach Regelung des Frachtverkehrs reichen bis in die Gründungszeit des Vereins zurück. Es ist dies begreiflich, da mangels eines einheitlichen Frachtrechtes sich im Güterverkehr bald ganz unhaltbare Verhältnisse hätten entwickeln müssen. In den 40er Jahren gab es ein Frachtrecht noch nicht und da bei den damaligen politischen Zuständen an eine einheitliche Gesetzgebung gar nicht zu denken war, so nahm der Verein die Sache in die Hand und schuf Bestimmungen, die in den Vereins-Reglements für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr niedergelegt sind, aber natürlich nur ein freies Uebereinkommen zwischen den Bahnen und den Verfrachtern darstellten. Diese Vereins-Reglements waren aber schon in so richtiger Erkenntniss der wirtschaftlichen Bedeutung und Leistungsfähigkeit der neuen Transport-Einrichtungen abgefasst, dass sie z. B. von Preussen fast unverändert angenommen wurden.

Als dann im Jahre 1858 in Nürnberg die Konferenzen zur Berathung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches tagten und aus den Ergebnissen der Verhandlungen sich ergab, dass auf die eigenartige Stellung der Eisenbahnen und ihre als zweckmässig anerkannten rechtlichen Grundsätze bei der Verfrachtung nicht die nöthige Rücksicht genommen war, trat wieder der Verein entschlossen auf und machte dem Bundesrath gegenüber in einer Denkschrift seine Bedenken gegen die Nürnberger Beschlüsse geltend und machte selbst entsprechende Vorschläge für ein Eisenbahn-Frachtrecht, welche fast unverändert im Handelsgesetzbuch im 2. Abschnitt des Buches IV, Tit. V aufgenommen wurden. Es war dies ein glänzender Erfolg für die Thätigkeit des Vereins auf allgemein rechtlichem Gebiete.

Durch die Entwicklung der politischen Verhältnisse wurde dann der Verein von diesem Gebiete etwas abgedrängt. Als ein grosser Erfolg war es freilich anzusehen, dass nach der deutschen Reichsverfassung als einheitliches Betriebs-Reglement für alle deutschen Bahnen das Reglement des Vereins ohne wesentliche Aenderung angenommen wurde, aber dem Verein ging dadurch die selbstständige Fortentwicklung des Vereins-Reglements natürlich verloren, da er sich nunmehr den gesetzlichen Bestimmungen anpassen musste. Weitere Einschränkung erfuhr sodann die Vereinsthätigkeit durch das am 1. Januar 1893 in Kraft getretene Berner internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Immerhin steht es dem Verein frei, nach wie vor an der Fortentwicklung des Betriebs-Reglements mitzuwirken und namentlich ist es seine Aufgabe, die Beziehungen zwischen den einzelnen Verwaltungen noch fester zu knüpfen, durch einmüthiges Vorgehen alle Streitigkeiten innerhalb des Vereins zu schlichten. Hier ist das freie Uebereinkommen weit wirksamer, als diplomatische Verhandlung zwischen den beteiligten Staaten.

Nicht unerwähnt bleiben darf auch die Thätigkeit des Vereins für die Erleichterung des Personenverkehrs, die Schaffung einheitlicher Fahrpläne, die Festsetzung einer allgemein gültigen Eisenbahnzeit, die Einrichtung der zusammenstellbaren Fahr-scheine. Namentlich auf letzterem Gebiete hat sich eine immer freiere, alle Hindernisse des Verkehrs beseitigende Entwicklung geltend gemacht.

Fassen wir die Thätigkeit des Vereins nochmals zusammen, so können wir wohl sagen, dass sie einzig dasteht. In einer Zeit der politischen Zerrissenheit mit bescheidenen Mitteln in kleinem Kreise beginnend, hat der Verein es verstanden, zunächst ein nationales, dann ein internationales Band zu knüpfen, das in wirtschaftlicher und politischer Beziehung die mitteleuropäischen Staaten fest zusammenhält auf dem Boden der gemeinsamen Interessen. Wünschen wir dem Vereine, dass seine Thätigkeit in dem zweiten halben Jahrhundert, wenn sie vielleicht auch nicht so bedeutsam nach aussen hin auftreten wird, eine ebenso erspriessliche sein möge, wie in dem vergangenen und dass er stets seinem ersten Grundsatz treu bleiben möge: das eigne Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern.

Vermischtes.

Zur künstlerischen Erscheinung des Strassenbildes.
Es ist noch nicht allzulange her, dass eine geringe Anzahl von Fachmännern und Laien über die Ergebnisse erschranken, welche im Städtebau durch die nach geometrischen Mustern

vollführte Rastrirung, deren angebliche symmetrische Schönheit im Auftritte nirgends zur Geltung kam, gezeitigt wurden. Die prächtigen Gedanken C. Sitte's und seine Kunst, Städtebilder zu schauen und zu analysiren, brachten einen Umschwung hervor, und in der Fachliteratur sowie in der Praxis sehen wir heute bereits (z. B. in Wien und München) die Wendung zum Besseren.

In richtiger Erkenntniss ging man zuerst dem Grundübel an den Leib: die Führung der Strasse, die Anlage des Platzes wurde als das wichtigste erkannt; an den alten Vorbildern wurde das Wesen ihrer Schönheit studirt und die Wirkung der Bauten in ihrer thatsächlichen Erscheinung, Perspektive, Gegeneinanderstellung schon in den ersten Grundstrichen des Strassenplanes erwogen. Neben dem Ingenieur mit Schiene und strengem Winkel, dessen Mitarbeit bei dem Verkehrszweck der heutigen Strasse unentbehrlich ist, kam der Architekt mit freiem Stifte zu Wort, um die Schönheit des Städtebildes wieder zu erringen. Die Eintönigkeit und die damit verknüpfte Hässlichkeit moderner Strassenbilder wurde jedoch durch die der Schönheit Rücksicht tragende Anlage der Strasse nicht ganz beseitigt, da dieselbe von einer Reihe weiterer Ursachen mitverschuldet wird. Vor allem zählt hierher der nivellirende Einfluss der in der Regel einander gleichenden Bauordnungen, welche den ästhetischen Anforderungen sehr wenig Beachtung schenken, örtliche Gesichtspunkte aber vielfach ganz vernachlässigen. Und doch liegt gerade in der Pflege lokaler Bauweise zumtheil die Erhaltung des Charakteristischen.

Die rücksichtslose Bauspekulation, die vielfach erst durch das Schachbrettsystem grossgezogen und jeder ästhetischen Rücksicht entbunden worden war, weigert sich, der besseren Erkenntniss zu folgen; gesetzliche Handhaben, sie hierzu zu zwingen, fehlen bei dem genannten Mangel der Bauordnungen, und so lässt sich im Einzelnen des Strassenbildes eine Verbesserung schwer erzielen.

Die möglichst gleichen Geschosshöhen, Fensterlinien, Hauptgesimshöhen, die Unstatthaftigkeit von Vorsprüngen lassen das Strassenbild — auch eine gelungene Grundanlage vorausgesetzt — noch immer öde, des Reizes alter Vorbilder entbehrend, erscheinen. Wenn aber erst einmal diese Gleichheit unterbrochen wird, dann ist das Bild erst recht hässlich: ein viergeschossiges Haus steht neben dem dreigeschossigen oder es stehen solche mit grossen Verschiedenheiten in den Geschosshöhen neben einander und eine 5–6 m hohe nackte Feuermauer sieht über den Nachbar hinaus.

In alten Stadtbildern kommen ja auch solche Nebeneinanderstellungen vor; aber sie werden durch die übrige freiere Gruppierung, mannichfaltigere Dachausbildung usw. weniger fühlbar; eine kleine Abwalmung, ein Eckerker usw. decken das selten ganz leere, sondern von Fensterchen oder Luken belebte Feld; zackige Giebel oder übergreifende Vorsprünge zieren solche Mauern. Die heutige Aneinanderstellung — ein anderes als das glatte Satteldach kennt die moderne Bauweise nicht mehr — ist eines der bösesten und auch am schwersten zu beseitigenden ästhetischen Uebel.

Neben der Bauordnung sorgen die Rechtsgelehrten dafür, dass diese Anordnung nicht geändert wird, sondern stetig wiederkehrt. Selbst die kleinste Abwalmung könnte trotz Schneebaumes und Rinne dem Nachbar durch Schneabrutschen oder Regentraufe Schaden bringen; Fenster, selbst mit allem ausgerüstet, was vom Rechtsstandpunkte aus nützlich ist, um die Rechts-erwerbung hintanzuhalten, werden als immerhin noch gefährlich betrachtet; hervorragende Theile, etwa ein Stück Gesims, das in den Nachbarluftraum vortritt, zu gestatten, ist ausgeschlossen.

Noch viel schlimmer ist, dass jedes Abgehen von der nackten Maueranordnung bei ungleich hohen Häusern Kosten erfordert, die nicht einmal als Reklame einträglich werden — oder wäre vielleicht gar die Bemalung solch leerer Wandflächen mit „Hôtel X Y“ usw. das gesuchte Ideal? Ein Gesims kostet schon zuviel, wieviel erst ein deckendes Thürmchen oder gar die Einbeziehung des ganzen Hausecks zu thurmartiger Lösung! Nichts von alledem, nichts was unnütze Kosten nur zur Augenweide der lieben Mitbürger verursacht!

Gegen solche Hindernisse vermag das Aschenbrödel Schönheit nicht aufzukommen; die modernen Grosstädte, selbst jene, in welchen eine bessere Erkenntniss Platz greift, haben diese Schwierigkeit nicht bewältigt; in kleineren Städten mit reger Spekulations-Bauthätigkeit wird die unglückliche Anordnung als nothwendiges Uebel nicht weiter beachtet und von den Spekulanten weidlich ausgebreitet.

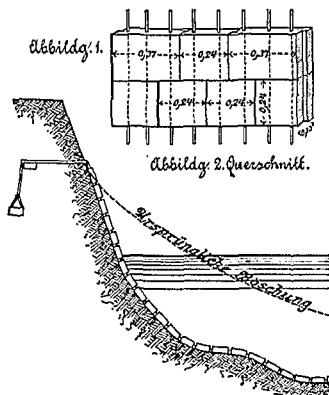
Aber auch die Litteratur schweigt auffallend über diesen Gegenstand. Nürnbergs Erker und Thürme sind wieder Gemeingut aller Bauleute; der Münchener „Zopf“, die Wiener Barocke erscheinen bis ins kleinste Detail wieder hervorgezaubert, die deutsche Renaissance wird gepriesen. Zeitschriften und Bildwerke vermitteln eine reiche Fülle von Schönheit aus alter und neuer Zeit, aber so manche einfache, immer wiederkehrende praktische Frage wie die hier beregte findet keine Förderung und bleibt ungelöst.

Doch vielleicht täusche ich mich und schon hält der fleissige Sammler seine Mappe zum Oeffnen bereit, um daraus zu lehren, wie unsere Vorfahren die schroffen Hausfrontabsätze bemeisterten und führt uns an einer Reihe von guten Beispielen vor, wie wir auch hier ihnen folgen sollen und — können? E. K.

Neues Uferbefestigungs-System. Das von dem Ingenieur Villa in Mailand erfundene neue System zur Befestigung angegriffener Ufer hat bereits in Italien mehrfach Anwendung

gefunden und ist in verschiedenen Ländern, wie Oesterreich-Ungarn und Frankreich patentirt. Eine kurze Beschreibung und einige Betrachtungen über die Vor- und Nachteile desselben mögen hier nach der Tydschr. v. h. Kon.-Inst. v. Jng. 1895/96 1. Lfrg. Platz finden.

Die Befestigung besteht aus einer Reihe Ziegelsteinen, welche nach einer Richtung mit Löchern versehen und mit galvanisirtem Eisendraht aneinander gereiht sind (Abbildg. 1). Die Ziegelsteine sind abwechselnd 0,37 m und 0,24 m breit und 0,10 m dick, also ungefähr doppelt so gross wie gewöhnliche Ziegelsteine. Es scheint jedoch, dass auch grössere Steine gebraucht und dass diese u. a. auch aus Zement hergestellt werden.



Abbildg. 2. Querschnitt.

Die Eisendrähte laufen parallel zu einander in senkrechter Richtung durch die Löcher und verbinden die Steine somit in diesem Sinne. Die Verbindung in der anderen Richtung wird dadurch erzielt, dass die Steine der wagrechten Reihen im Verband angeordnet sind, womit man jedoch nicht sehr weit geht, da das Steinkleid in Bahnen von 1–2 m Breite angewendet wird. Die Verbindung zwischen den einzelnen Bahnen geschieht in der Weise, dass die äussersten Eisendrähte jeder Bahn wieder mittels Eisendraht

mit den der nächstliegenden Bahn verbunden werden und ferner dadurch, dass man hier und dort die senkrechten Drähte seitlich vorspringen und die äussersten derselben in die nächstliegende Bahn übertreten lässt.

Zwischen den wagrechten Steinreihen jeder Bahn wird hie und da eine hölzerne Latte angereiht, welche ausschliesslich dazu dienen soll, das regelmässige Sacken der Steine zu befördern.

Die einzelnen Bahnen werden auf einem Prahl hergestellt, indem die Steine auf die, über eine Trommel gespannten Eisendrähte gereiht und die Bahnen dann zu Wasser gelassen werden, bis sie die Stelle erreicht haben, wo die Bekleidung beginnen soll; alsdann verholt man den Prahl vorsichtig unter fortwährendem Aufreihen der Steine nach dem Ufer und befestigt schliesslich das ganze Kleid an in die Böschung geschlagene Pfähle oder in anderer Weise (Abbildg. 2).

Diese Uferbefestigung ist bereits in Italien auf verschiedenen Stellen am Po und an dessen Seitenzuflüssen ausgeführt, zur Befestigung von Kanalböschungen scheinbar noch nicht in Anwendung gekommen. Da solche Arbeiten an angegriffenen Flussufern daselbst ganz den Eigenthümern der anstossenden Ländereien überlassen sind, so ist das System „Villa“ bis jetzt ausschliesslich von Privaten angewendet und nach den Ueberlieferungen mit gutem Erfolge.

Geht man nun auf die Vor- und Nachteile dieses Systems über, so muss in erster Linie als Vortheil bezeichnet werden, dass die Bekleidung ein grosses Maass von Biegsamkeit besitzt und sich daher leicht den Unebenheiten des Ufers anpasst, dass sie ferner gegen ein steiles Ufer angebracht werden kann, was vor allem dann Werth hat, wenn ein solches Ufer rasch befestigt werden muss. Auch ist es ein Vortheil, dass die Bekleidung in jeder beliebigen Tiefe unter Wasser und in sehr kurzer Zeit angebracht werden kann.

Diesen Vortheilen stehen jedoch auch Nachteile gegenüber. Zunächst kann die Bekleidung nie vollkommen dicht sein. Wohl schliessen die Steine in senkrechter Richtung mit einer Lippe an einander, sodass es vielleicht möglich sein würde, einen dichten Schluss zu erhalten, wenn das Steinkleid sorgfältig auf eine flache Böschung niedergelegt würde. Auf einer unebenen Böschung dagegen werden die senkrechten Fugen wohl nicht überall gehörig dicht sein.

Wenn die Böschung des Ufers aus Sand besteht und die Befestigung an Abbruchstellen geschehen muss, wird dieser Abbruch auch nach dem Aufbringen der Bekleidung nicht aufhören und somit der darunter liegende Sand durch die Fugen spülen. Zwar kann die Bekleidung infolge ihrer Biegsamkeit nachsacken, bis sich ein Gleichgewichtszustand gebildet hat, doch lässt sich im Voraus nicht sagen, wie lange der Abbruch fortauern und wie steil die Böschung dadurch wird. Darin liegt aber eine grosse Gefahr; wenn erst die Bekleidung nur noch an den Eisendrähten hängt, erhalten diese eine schwere Verantwortung. Bei den in Italien ausgeführten Bauten ist dieser Nachtheil nicht empfunden worden, im Gegentheil hat sich die Bekleidung rasch mit einer Schlicklage bedeckt, welche die Fugen im Laufe der Zeit gänzlich anfüllt; wahrscheinlich ist dies dem Umstande zuzuschreiben, dass an den betreffenden Stellen kein starker Strom vorhanden ist und ferner der Eigenschaft der italienischen Flüsse und namentlich des Po und seiner Nebenflüsse, viel Schlick abzuführen.

Ein anderer Nachtheil ist die Sprödigkeit der Ziegelstein- oder Terracotta-Bekleidung, wodurch diese leicht Beschädigungen durch auffahrende Fahrzeuge und im besonderen durch Eis erleidet. Eisgang ist aber in Italien eine unbekannte Erscheinung. Auch die Eisendrähte, galvanisirt oder verzinkt, sind nicht unvergänglich; eine längere Dauer als 30 Jahre dürfte der Bekleidung kaum zuzuschreiben sein, nach welcher Zeit eine gänzliche Erneuerung eintreten müsste.

Der hauptsächlichste Nachtheil liegt aber in den Kosten. Während sich jetzt 1 qm auf etwa 8 M stellt, welcher Einheitspreis bei allgemeinerer Anwendung und für den Fall, dass die durchbohrten Steine in dem Lande selbst hergestellt werden, auf 4–4,8 M fällt, sind Uferbefestigungen aus Faschinen und Steinschüttungen im allgemeinen billiger oder doch zu demselben Preise zu beschaffen. Es liegt also nach Gesagtem kein Grund vor, auf grossen Strömen, welche aus sandigen Ufern bestehen und starken Eisgang haben, von dem alten bewährten Systeme abzugehen. Eher schon kann bei der Befestigung der Ufer der kleinen Flüsse das System „Villa“ Anwendung finden und namentlich wo sich Faschinen usw. theurer stellen, sowie auf Kanälen unter dem niedrigsten Wasserspiegel, wo Stromangriff und Eisgang sich in geringem Maasse fühlbar machen, während über diesem Wasserstande die üblichen Befestigungsweisen vorzuziehen sein dürften.

v. Horn.

Eine Kanalverbindung des Schwarzen Meeres mit der Ostsee ist Gegenstand der Berathung französischer Unternehmer in St. Petersburg. Der geplante Kanal soll, von Riga nach Cherson führend, eine Gesamtlänge von etwa 1800 km erhalten und nach einem Profil gebaut werden, das im Wasserspiegel 64 m, auf der Bodenfläche 35 m bei 8,5 m Tiefe besitzt und den Kriegsschiffen mit grösstem Tiefgang die Möglichkeit der Durchfahrt gewährt. Die auf der Strecke vorkommenden Wasserläufe und Seen, wie die Dwina, Berjosina und der Dnjepr werden benutzt, zwischen ersteren beiden Flüssen ein Verbindungskanal hergestellt und der in den Sümpfen zwischen Pripet und Berjosina sich ausbreitende See derart für Kanalzwecke nutzbar gemacht, dass er mit Njimen und Weichsel verbunden wird. Die Benutzung des Pripet macht eine Korrektur nöthig. Die Gelände- und geologischen Verhältnisse sollen dem Kanalunternehmen keinerlei Schwierigkeiten bereiten. In Cherson, Nikopol, Alexandrowsk, Jekaterinoslaw, Kremmentschug, Kanew, Perejaslawl, Kiew, Dinaburg und Riga sollen Hafenbauten ausgeführt und durch Schiffbarmachung von Seitenflüssen eine Anzahl nicht unmittelbar am Kanal gelegener Städte, unter anderen Tschernigow, Poltawa, Schitomir usw. in den Kanalverkehr einbezogen werden. Für die elektrische Beleuchtung des ganzen Kanals soll die nöthige Kraft aus dem Gefälle desselben gewonnen werden, die etwa überschüssige elektrische Kraft ist für die Förderung der Schiffe in den kanalisirten Flüssen in Aussicht genommen. Bei 6 Knoten Fahrgeschwindigkeit sind zur Durchfahrung des Kanals 6 Tage nöthig. Die Bauzeit ist auf 5 Jahre berechnet. Die Unternehmer verlangen von der Regierung eine Konzessionsdauer von 66 Jahren, eine 4% Dividendengarantie, sowie eine Amortisation von 10%. Dagegen erhält der Staat das Recht, den Kanal mit seinen Kriegs- und Transportschiffen gefahrenfrei zu befahren und $\frac{1}{3}$ der Aktien der Gesellschaft. Ein bei den Rentabilitäts-Berechnungen zu berücksichtigender Punkt ist das lange Zufrieren des Kanals. Seine strategische Bedeutung liegt auf der Hand.

Zum Begriff der Einheitlichkeit eines Baugrundstücks. Der § 2 der Baupolizei-Ordnung für den Stadtkreis Charlottenburg vom 24. Juni 1887 bestimmt im Einklang mit der Bauordnung für Berlin: Bisher nicht bebaute Grundstücke dürfen bis auf zwei Drittel, bei Veröffentlichung dieser Baupolizei-Ordnung bereits bebaute, d. h. mit Wohngebäuden von mindestens einem Geschoss über dem Erdgeschoss besetzte Grundstücke dürfen bis auf drei Viertel ihrer Grundfläche bebaut bzw. wieder bebaut werden.

Aufgrund dieser Bestimmung versagte die Polizeidirektion zu Charlottenburg einem Baugesuch die Genehmigung, nach dem das Grundstück Augsburgerstrasse No. 6 auf nahezu drei Viertel seiner Grundfläche bebaut werden sollte. Dieses Grundstück gehörte ebenso wie das benachbarte, an der Ecke der Lutherstr. belegene Grundstück Augsburgerstr. No. 7 ursprünglich zu einer grösseren Grundfläche, auf der 1882 eine den Bedingungen des § 2 entsprechende Villa erbaut war. Seit März 1885 bis 1889 war ein Theil des Gesamt-Grundstücks, der das ganze jetzt streitige Baugrundstück sowie das Nachbargrundstück in sich schloss, an den in der Kurfürstenstrasse wohnenden Zimmerstr. K. als Zimmerplatz vermietet.

Die auf Aufhebung der versagenden Verfügung gerichtete Klage wies in letzter Instanz der IV. Senat des Ober-Verwaltungsgerichts ab. Er bezeichnete die klägerische Ausführung, dass die Benutzung eines Baugrundstücks zu verschiedenartigen Zwecken die wirtschaftliche Einheit nicht aufhebe, insoweit als richtig, als dadurch diese Einheit nicht aufgehoben zu werden braucht; es kommt auf die Umstände des einzelnen Falles an. So wird

die Theilung eines Grundstücks in Garten, Hof, Spielplatz und dergleichen zum Gebrauche der Hausbewohner und die Einfriedigung jedes Theiles die Einheitlichkeit in der Regel nicht aufheben. Auch bei der Verwendung eines Theiles eines Wohn- und Gartengrundstücks als Zimmerplatz oder zu anderen gewerblichen Zwecken braucht das nicht der Fall zu sein, z. B. wenn der Gewerbetreibende in dem Hause, mit dem ein Zusammenhang zum Beweise der Einheitlichkeit des Grundstücks behauptet wird, seine Wohnung oder seine Geschäftsräume hat. Der jetzt vorliegende Fall muss jedoch abweichend beurtheilt werden und zwar deshalb, weil die das jetzige Baugrundstück einschliessende Fläche zu Zwecken, die mit denen des Hauses und seiner Bewohner nicht das geringste zu thun hatten, an einen ausserhalb desselben wohnenden Zimmermeister vermietet war, der darüber so selbständig verfügte, dass er seinerseits die polizeiliche Erlaubniss erbat und erhielt, auf dem Grundstück in seinem Interesse einen Schuppen zu errichten. Von einem in solchem Maasse wirtschaftlich selbständigen Zwecken gewidmeten Grundstück kann man nicht sagen, dass es damals mit der vorhandenen Villa ein einheitliches Baugrundstück gebildet habe, dass es, wie § 2 a. a. O. sich ausdrückt, mit einem Wohngebäude „besetzt“ gewesen sei.

L. K.

Preisbewerbungen.

Wettbewerb Landeshaus der Provinz Westfalen. Der Landeshauptmann der Provinz Westfalen macht bekannt, dass von 310 Bewerbern Unterlagen für den betreffenden Wettbewerb erhoben sind und weitere Unterlagen nicht mehr abgegeben werden. Nimmt man zu dieser Zahl die neulich über den Wettbewerb betr. die Rathhauserweiterung in Quedlinburg berichtete Zahl der abgegebenen Bedingungen, so scheint die zweifellos zu erwartende erhöhte Theilnahme an öffentlichen Wettbewerben auf ein allgemeines Zurückgehen der Bauhätigkeit schliessen zu lassen.

In einem beschränkten Wettbewerb um Entwürfe für eine neue evangelische Kirche in Charlottenburg, welche 1000 Plätze fassen soll und für die eine Bausumme von 350 000 M zur Verfügung steht, errangen Sieg und Ausführung die Hrn. Vollmer & Jassoy. Beurtheiler der Entwürfe waren die Hrn. Geh. Brth. H. Eggert, Prof. Chr. Hehl und Geh. Reg.-Rth. Prof. Raschdorff.

Personal-Nachrichten.

Baden. Dem Hilfslehrer Dörr an der techn. Hochschule in Karlsruhe ist die etatsm. Stelle eines wissenschaftl. gebild. Hilfslehrers übertragen.

Preussen. Dem Mar.-Ob.-Brth. Hossfeld in Kiel ist der kgl. Kronen-Orden III. Kl., dem Reg.- und Brth. Prof. Krüger in Potsdam der Rothe Adler-Orden IV. Kl., dem Mar.-Schiffsbmstr. Wellenkamp in Kiel der kgl. Kronen-Orden IV. Kl. verliehen. Die Wahl des Geh. Reg.-Rths. Prof. Ende in Berlin zum Präs. der Akad. der Künste in Berlin vom 1. Oktbr. 1896 bis dahin 1897 ist bestätigt worden.

Der Eisenb.-Bauinsp. Troske ist zum etatsm. Prof. der kgl. techn. Hochschule in Hannover; die Reg.-Bfhr. Joh. Preller aus Berlin, Rudolf Fust aus Warin, Paul Schröder aus Hagen i. W. (Hochbch.); Valentin Schweth aus Köln a. Rh. u. Herm. Wey aus Suhl (Ing.-Bfch.); Paul Rascher aus Lauenburg i. P. (Eisenb.-Bfch.); Ludw. Lubszynski aus Posen und Emil Caesar aus St. Johann-Saarbrücken (Masch.-Bfch.) sind zu kgl. Reg.-Bmstrn. ernannt.

Der Geh. Brth. Haupt in Wiesbaden und der Wasserbauinsp. Brth. Ertmann in Berlin sind gestorben.

Württemberg. Dem Abth.-Ing. Reihling bei d. hydrogr. Bür. der Minist.-Abth. f. d. Strassen- u. Wasserbau ist der Titel und Rang eines Bauinsp. verliehen.

Offene Stellen.

Im Anzeigenthail der heut. No. werden zur Beschäftigung gesucht.

a) Reg.-Bmstr. und -Bfhr., Architekten und Ingenieure.

1 Reg.- od. Garnis.-Bmstr. d. Garnis.-Bauinsp. Knoch-Metz. — 1 Reg.-Bmstr. od. Arch. d. d. Bürgermstr.-Amt-Bocholt. — 1 Kreisbmstr. d. d. Kreis-aussch.-Lauenburg i. Pom. — Je 1 Arch. d. Garnis.-Bauinsp. Knoch-Metz; Bmstr. Swieciok-Bromberg; K. Z. 90, Haasenst. & Vogler-Dresden; F. 781, Exp. d. Dtsch. Bztg. — Je 1 Ing. d. d. Magistrat-Frankfurt a. O.; Rheinbahn-Gesellschaft-Düsseldorf; Stadtrth. Müurer-Elberfeld. — 1 Arch. als Dir. einer Tiefbauschule d. J. J. 84, Haasenst. & Vogler-Berlin. — 1 Arch. als Lehrer d. d. Dir. d. kgl. Bauwerksschule-Nienburg a. W.

b) Landm., Techniker, Zeichner usw.

1 Landmess. d. d. Magistrat-Lüdenscheid. — Je 1 Bautechn. d. d. kgl. Eisenb.-Dir.-Kattowitz; Magistrat-Erfurt; fürstl. Bauverwaltg.-Stolberg a. H.; Stadtrth.-Grossenhain; Garnis.-Bauinsp. Knoch-Königsberg i. P.; Stadtbmstr. Zinck-Ronsdorf; Arch. Roskam-Oldenburg i. Gr.; Neumann & Co.-Dresden; M. 2499 d. v. obwinkel, Annoncen-Annahme-Elberfeld. — 1 Bahnmstr. d. K. 785, Exp. d. Dtsch. Bztg. — 1 Zeichner d. E. 730, Exp. d. Dtsch. Bztg.